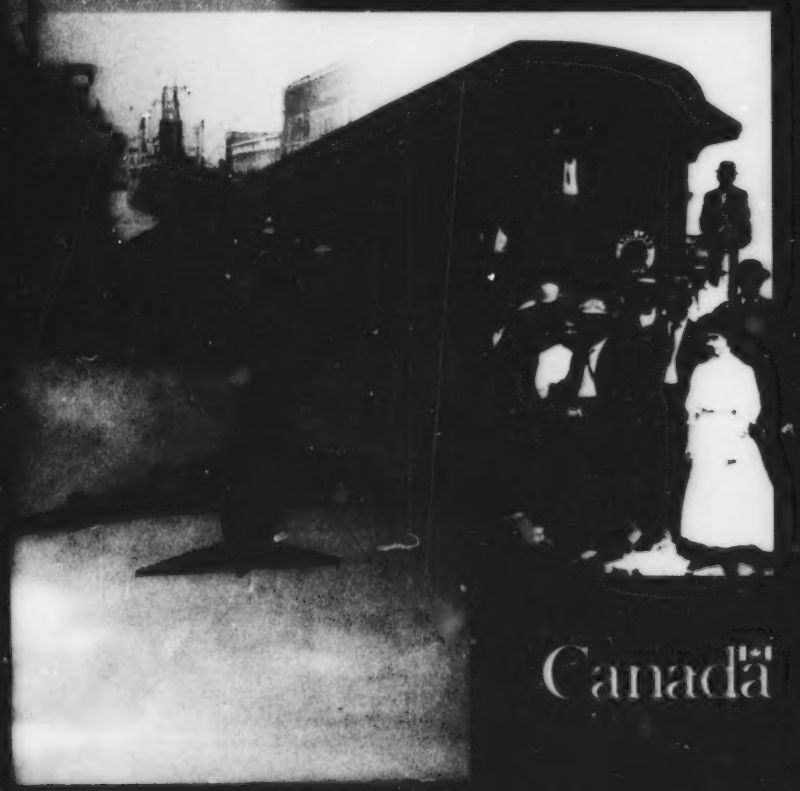
Citoyenneté et Immigration Canada
Citizenship and Immigration Canada

LE RÔLE DES

TRANSP



Canada

102-03204/

LE RÔLE DES

TRANSPORTS

DANS L'IMMIGRATION AU CANADA DE 1900 À 2000

par Theresa Wallace

Il est habituel de dire que les immigrants travaillent beaucoup et qu'ils sont très ambitieux, mais ceux d'entre nous qui avons vécu ce phénomène savons que c'est surtout le rêve qui compte.

Et je ne parle pas ici de phantasmes. Je parle d'un vrai rêve qui est saisi quelque part entre les puissances du passé et les forces du futur. C'est quelque chose qui nous anime tous, même si nous ne le disons pas. C'est ce qui donne à une nation comme la nôtre sa résonance, sa profondeur, sa force.

Le rêve nous rassemble et nous transforme en Canadiens. Le rêve nous permet de nous libérer des stéréotypes du passé ou des attentes des autres. Le rêve est un facteur d'ouverture et d'aventure et, bien sûr, il est porteur de douleur et de confusion. Mais, comme dit Leonard Cohen : « Il y a une fissure dans toute chose. C'est ainsi qu'entre la lumière. »

Son Excellence la très honorable Adrienne Clarkson
Gouverneure générale du Canada
Discours d'installation, le 7 octobre 1999

Adrienne Clarkson, gouverneure générale du Canada.

Photographe : Andrew MacNaughtan.

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS 1

APERÇU 2

CHAPITRE 1. LA TRAVERSÉE DE L'OCÉAN PAR BATEAU, LA TRAVERSÉE DU PAYS PAR TRAIN 3

- Les premières campagnes d'immigration 6
- Sur la côte Ouest 9
- Les intérêts canadiens dans le domaine du transport 10
- Les voyages par train 15
- Pier 21 (le quai 21) : la porte d'entrée au Canada 18

CHAPITRE 2. L'AVION REMPLACE LE NAVIRE 31

- L'évolution des voyages aériens 33
- L'évolution de l'aviation dans les années 1920 et 1930 34
- La construction et la propriété des aéroports 37
- Les Lignes aériennes Trans-Canada et les Lignes aériennes Canadien Pacifique 39
- La popularité grandissante des voyages aériens 45
- Les ponts aériens 47

CHAPITRE 3. VERS UNE ÈRE NOUVELLE : UNE PÉRIODE DE TRANSITION POUR LES TRANSPORTS ET LES POLITIQUES 53

- L'après-guerre 55
- Les années 1950 et 1960 56
- Nouvelles tendances : 1975 à 2000 59
- L'évolution des aéroports : les défis de demain dans le « village planétaire » 66

CONCLUSION 71

RÉFÉRENCES 75

INDEX 78

© Ministre des Travaux publics et
Services gouvernementaux Canada, 2001

Nº de cat. : Ci51-101/2000F
ISBN 0-662-85618-X

Also available in English under the title
The Role of Transportation in Canadian Immigration 1900-2000

REMERCIEMENTS

Remerciements de l'auteure

L'auteure souhaite remercier Peggi McNeil, chef de projet au bureau du Projet du millénaire à Citoyenneté et Immigration Canada, de ses conseils et de son appui.

Mettant généreusement à contribution son expérience dans le domaine de l'immigration, Joe Bissett, expert-conseil et ancien directeur exécutif de l'Immigration, a apporté des suggestions précieuses pour remanier la version initiale. Dawn Monroe, bibliothécaire à Citoyenneté et Immigration Canada, a aidé à déterminer et à localiser les sources. L'auteure remercie également de ses conseils Valerie Knowles, qui a écrit *Les artisans de notre patrimoine : La citoyenneté et l'immigration au Canada de 1900 à 1977* et *Strangers at Our Gates: Canadian Immigration and Immigration Policy, 1540–1997*, deux ouvrages qui ont été une ressource indispensable pour la rédaction du présent document. Enfin, Brian Coleman, travaillant depuis longtemps au Ministère, a assuré l'exactitude des faits mentionnés.

Les opinions exprimées dans cet ouvrage sont celles de l'auteure et ne relètent pas nécessairement la politique ou l'opinion du gouvernement fédéral.

Theresa Wallace

Remerciements de l'éditeur

Citoyenneté et Immigration Canada désire remercier les personnes suivantes, qui ont contribué au présent projet : Peggi McNeil, chef de projet, ainsi que Sheri Northrup et André Labelle, du bureau du Projet du millénaire, et les membres du Comité directeur du millénaire – Georges Tsaï, Gerry Maffre, Rosaline Frith, Guy Bélisle et Tony Marshall – dont les commentaires et les suggestions ont été fort utiles. Hallam Johnston, consultant et ancien directeur général de la Gestion des cas et de l'Exécution de la loi, a apporté une aide précieuse en révisant soigneusement la version définitive. Nous tenons aussi à exprimer notre reconnaissance envers Tony Smith, qui est au Ministère dans le cadre d'un programme d'échanges entre le Royaume-Uni et le Canada. Nous remercions particulièrement les spécialistes de notre Direction générale des communications, notamment Debbie Farnand, Liz Collymore et Jacques Archambault, à qui nous devons la diffusion du produit fini à nos lecteurs, ainsi que le service de traduction de CIC, qui a fait un admirable travail en assurant la traduction en français de la version anglaise.

Enfin et surtout, nous remercions chaleureusement Theresa Wallace, qui a fait des recherches sur le rôle des transports dans l'immigration au Canada et qui a rédigé le présent document.

APERÇU

Le présent ouvrage, intitulé *Le rôle des transports dans l'immigration au Canada de 1900 à 2000*, qui s'inscrit dans le cadre du Projet du millénaire de Citoyenneté et Immigration Canada, est le deuxième d'une série de publications portant sur la citoyenneté et l'immigration.

La première publication de la série, *Les artisans de notre patrimoine : La citoyenneté et l'immigration au Canada de 1900 à 1977*, de Valerie Knowles, étudie en détail les vagues d'immigration et la manière dont elles ont contribué à l'expansion du Canada au cours de cette période.

Le présent ouvrage, pour sa part, souligne le rôle que les transports ont joué dans l'histoire de l'immigration au cours du XX^{e} siècle et donne un aperçu de l'avenir. On y examine les principaux changements dans la façon dont les immigrants sont arrivés au pays : d'abord par bateau et ensuite en traversant le pays par train, jusqu'à ce qu'un jour l'avion à réaction devienne le moyen privilégié de voyager. À l'instar des modes de transport, la politique d'immigration et de protection des réfugiés a changé dans ce pays et, à la fin du siècle, la répartition ethnique s'était, de ce fait, nettement transformée.

Une série d'expositions, intitulées « Portes d'entrée du Canada », a été préparée en partenariat avec les aéroports de tout le Canada, également en vue de marquer l'arrivée du nouveau millénaire. Ces expositions, qui seront présentées à divers endroits en 2001 et 2002, porteront à la fois sur les anciens et les nouveaux modes de transport ainsi que sur le rôle qu'ils ont joué dans l'édification de notre pays. Dans les aéroports, les voyageurs pourront voir une combinaison de photographies d'hier et d'aujourd'hui présentées dans un collage graphique saisissant, conçu pour stimuler l'imagination (voir les pages 80 et 81).

Le lecteur trouvera dans le présent ouvrage un certain nombre de photographies et de citations destinées à lui donner une meilleure idée des impressions des immigrants et des points de vue des responsables de l'immigration, en plus de donner un « visage » aux immigrants et à l'immigration elle-même. Au cours du siècle dernier, des millions de nouveaux arrivants ont contribué à façonner l'identité du Canada dans le cadre de vagues successives d'immigration. Voici le récit de leur périple.

CHAPITRE 1

LA TRAVERSÉE DE L'OCÉAN PAR BATEAU, LA TRAVERSÉE DU PAYS PAR TRAIN

CHAPITRE 1

LA TRAVERSÉE DE L'OCÉAN PAR BATEAU, LA TRAVERSÉE DU PAYS PAR TRAIN

« Je me tenais à l'avant, avec beaucoup d'autres, fixant avec une grande impatience l'endroit où devait se trouver la terre. Tout à coup, une bande noire est apparue au-dessus du brouillard. J'ai d'abord pensé que c'était un nuage sombre, puis tout le monde s'est alors écrié : "Terre!" Ce qu'on voyait au-dessus du brouillard, c'étaient des collines boisées d'un vert foncé. La dernière nappe de brouillard s'était dissipée en un rien de temps. Je pense que je pouvais même humer le merveilleux parfum de la forêt au loin, sentiment fabuleux, heureux. La Nouvelle-Écosse, au Canada, notre nouvelle patrie, s'offrait à notre regard, sous le soleil, avec ses vertes forêts, ses blanches maisons et la ville de Halifax[1]. »

Pendant la première moitié du XX[e] siècle, et même après, il n'était guère facile de se rendre au Canada. Il s'agissait d'un périple au sens habituel du terme comme au sens métaphorique, qui se gravait pour toujours dans la mémoire de ceux qui étaient assez âgés pour s'en rappeler.

Au cours de cette période, la plupart des immigrants provenaient d'Europe et voyageaient par navire de ligne vers divers points d'entrée situés le long de la côte atlantique ou remontaient le fleuve Saint-Laurent, jusqu'à Québec ou Montréal. Une fois à terre, les nouveaux arrivants passaient un examen médical et remplissaient les autres formalités administratives d'immigration; ils montaient ensuite à bord de trains qui les conduisaient à leur destination ou aussi près de celle-ci que la voie ferrée le permettait. Certains de ceux qui n'avaient pas de travail ou de lieu d'hébergement prévu finissaient par vivre pour un temps dans un des centres d'immigration aménagés à cette fin à divers endroits au pays.

Grâce aux progrès de la technologie aéronautique ainsi qu'à l'évolution des avions et de l'infrastructure aéroportuaire, l'avion a graduellement éclipsé le bateau comme moyen le plus rapide et le plus économique de se rendre au Canada. L'avion avait servi à des fins humanitaires dans les années 1920, livrant des vaccins et soutenant d'autres projets, et le Canada a ajouté corps à cette tradition en acquérant le savoir-faire requis pour assurer le

1. Peter Hessel, relatant son voyage au Canada en 1952. Du site Web Pier 21 à www.pier21.ns.ca/stories/hessel.html

Les immigrants devaient parfois attendre longtemps sur les quais des ports britanniques (Liverpool, Londres, Belfast) avant de pouvoir prendre le bateau pour le Canada.

Association des travailleurs immigrants du Québec, 92 592 11A

déplacement rapide et efficace, par voie aérienne, de milliers de réfugiés à destination du pays. Dans les années 1960 et 1970, le Canada s'est orienté vers une politique moins discriminatoire favorisant l'admission d'immigrants de pays sources non traditionnels. Avant 1962, seulement 3 % des immigrants qui arrivaient au Canada provenaient d'Asie. Au milieu des années 1970, la proportion d'immigrants nés en Europe avait diminué de façon constante, tandis que celle des immigrants nés à l'extérieur de l'Europe avait augmenté et se composait principalement de personnes originaires de l'Asie, du Moyen-Orient et des Antilles. En raison de la baisse des coûts du transport, de l'augmentation des voyages aériens et de la suppression des obstacles à l'immigration de pays sources non traditionnels, les aéroports internationaux du Canada devenaient des points d'entrée achalandés, et l'on jetait les fondements d'une ère d'immigration tout à fait nouvelle.

Les premières campagnes d'immigration

« Winnipeg, au même titre que le Canada proprement dit, doit son existence en grande partie aux politiques d'immigration de Sir Clifford Sifton. L'histoire canadienne ne fait pas abstraction de cette politique et n'omet pas de mentionner les centaines de milliers de pionniers qui sont venus au Canada grâce à elle. Mais ma génération ignorait tout de Sifton ou des politiques ou encore de l'immigration. Nous ne connaissions que le résultat final de sa politique telle qu'elle était personnifiée par un drôle de petit garçon immigrant qui se tenait au bord de la cour d'école de Norquay, à regarder les autres jouer au soccer en souhaitant participer de tout son cœur[2]. »

Il y a un siècle, le Canada était très différent. En 1900, il ne comptait que sept provinces (la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, le Québec, l'Ontario, l'Île-du-Prince-Édouard, le Manitoba et la Colombie-Britannique) et deux territoires (les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon). Parmi les 5,4 millions d'habitants du pays, 2 % étaient autochtones, 57 % étaient d'origine britannique, 30,7 % étaient d'origine française, et le reste provenait de divers autres pays.

2. James H. Gray, *The Boy from Winnipeg* (Toronto : Macmillan of Canada, 1970), 38.

Au tournant du siècle, la crise économique qui avait frappé l'Europe et l'Amérique du Nord avait pris fin. On avait fini de construire le chemin de fer du Canadien Pacifique (CP) en 1885. La demande de blé canadien était très forte, mais le problème consistait à trouver des personnes pour peupler les Prairies et cultiver la terre afin de répondre à cette demande. Sir Clifford Sifton, qui est devenu ministre de l'Intérieur au sein du gouvernement libéral de Sir Wilfrid Laurier en 1896, a relevé le défi.

Sifton a simplifié les règlements, facilitant la tâche aux immigrants qui voulaient délimiter leurs propres lots de colonisation. Il a supprimé le système de concession de terres qui permettait au CP d'empêcher l'établissement de colons sur certaines parcelles, et a organisé une vaste campagne pour remplir ce qui, à son avis, était un espace vide. En plus d'admettre des immigrants de pays sources traditionnels, comme la Grande-Bretagne, les États-Unis et le nord de l'Europe, pour cultiver la terre, Sifton a élargi les zones de recrutement à d'autres régions de l'Europe (les Ukrainiens ont été le groupe le plus important à émigrer de l'Europe de l'Est et du Sud au cours de ces années, et en 1913, environ 170 000 d'entre eux s'étaient établis dans les Prairies canadiennes). Sifton s'est assuré de la réussite de ses initiatives de recrutement en nommant des agents d'immigration dans bon nombre de pays et en plaçant beaucoup d'annonces publicitaires dans des prospectus, des journaux et des périodiques. Il offrait une terre aux personnes qui choisissaient de s'établir dans les Prairies et, pour attirer les « vaillants paysans » dont il avait besoin pour repousser la frontière de l'Ouest, Sifton a aussi organisé d'autres campagnes de recrutement à grand retentissement. Une de ces campagnes comportait des ententes avec une organisation d'agents de réservations et de représentants de compagnies de navigation installée à Amsterdam. Aux termes d'un contrat, la North Atlantic Trading Company acceptait de diriger les agriculteurs vers le Canada. Pour chaque colon, le ministère de l'Immigration accordait une prime à la compagnie. Les activités de l'organisation étaient gardées secrètes, car, à l'époque, la plupart des pays européens avaient promulgué des lois restrictives en matière d'émigration, et les agents en cause risquaient d'être poursuivis[3]. Sifton a démissionné en 1905, mais les résultats de sa campagne se sont faits sentir jusqu'en 1913.

3. Valerie Knowles, *Les artisans de notre patrimoine : La citoyenneté et l'immigration au Canada de 1900 à 1977* (Ottawa : Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 2000), 12.

Immigrants arrivant au port de Québec au début du XX^e siècle.

Association des travailleurs immigrants du Québec, 92 592 7B.

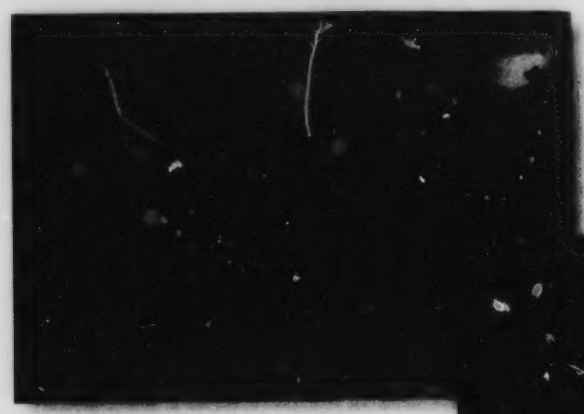
Canadien Pacifique Limitée, 4321

De nombreux immigrants qui avaient pris le bateau dans l'espoir de mener une vie meilleure sont morts à Grosse-Île, une station de quarantaine en activité dans l'estuaire du Saint-Laurent, de 1832 à 1937. Grosse-Île, dont l'histoire est marquée par de tragiques épidémies de choléra et de typhus, est devenue un lieu historique national en 1984.

Archives nationales du Canada, C120285.

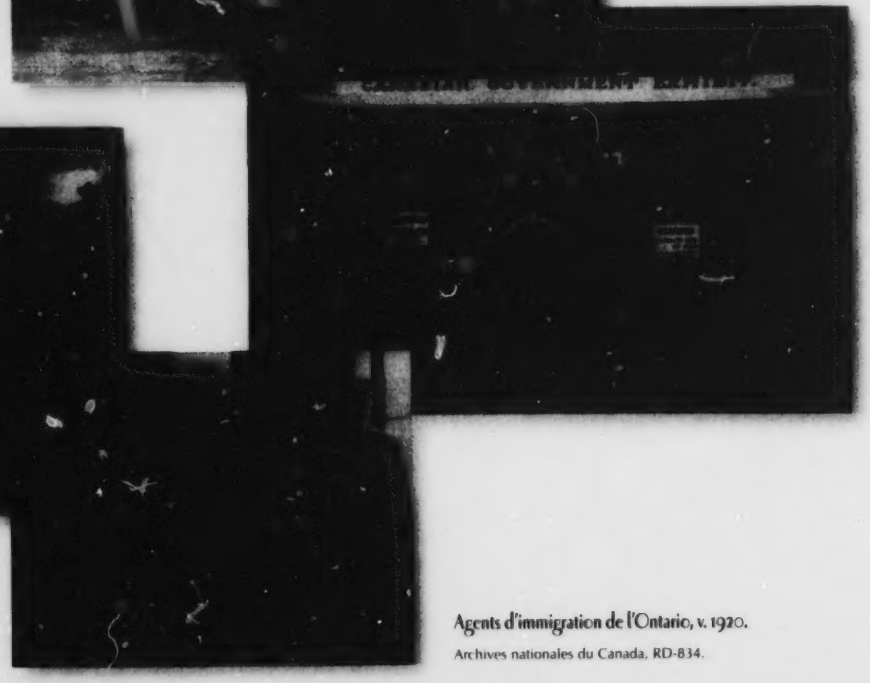
En l'absence de moyens de communications de masse, diverses autres méthodes ont été employées pour inciter les gens à émigrer au Canada.

Archives nationales du Canada, C 9671 et C 75991.



Immigrants galiciens, v. 1911, Québec.

Archives nationales du Canada, PA 010401.



Agents d'immigration de l'Ontario, v. 1920.

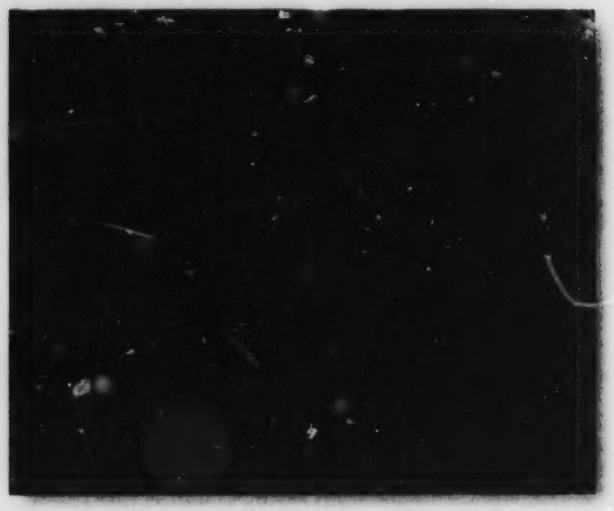
Archives nationales du Canada, RD-834.

Deux millions et demi d'immigrants sont arrivés au Canada de 1904 à 1913.

En 1908, on a établi un service d'inspection de l'immigration à 37 postes le long des frontières de l'Ontario et du Manitoba avec les États-Unis. La même année, le gouvernement Laurier a modifié la *Loi sur l'immigration* de 1906 et mis en place un règlement sur le voyage « sans interruption ». Cela signifiait que les nouveaux immigrants, qui voyageaient tous par bateau à cette époque, sauf s'ils venaient des États-Unis, devaient maintenant arriver au Canada en provenance du pays où ils étaient nés ou dont ils étaient citoyens, avec un billet acheté dans ce pays. Le gouvernement voulait mettre fin à l'afflux d'immigrants de l'Asie. Ainsi, en 1907, une entente avec le Japon limitait à 400 par année le nombre d'immigrants masculins provenant de ce pays; mais il n'existait pas d'entente de ce type avec le gouvernement de l'Inde britannique. Comme aucune compagnie de navigation n'offrait de traversée directe de l'Inde vers le Canada, le règlement avait pour effet, en réalité, d'exclure les ressortissants de l'Inde.

Sur la côte Ouest

Au début du XX[e] siècle, l'immigration en Colombie-Britannique était nettement moindre que dans les Prairies, mais néanmoins notable. D'assez nombreux immigrants franchissaient les montagnes pour se rendre en Colombie-Britannique, qui, se trouvant au bord de l'océan Pacifique, attirait aussi des immigrants de l'Asie. En 1904, les premiers immigrants de l'Inde sont arrivés à Victoria et à Vancouver. En 1905, la Colombie-Britannique comptait 5000 immigrants de l'Inde, dont la plupart étaient des Sikhs qui avaient hypothéqué leurs terres à un taux d'intérêt de 10 % à 12 % pour obtenir les 65 $ que coûtait leur passage. Le nombre d'immigrants japonais, provenant surtout de pauvres petits villages de pêcheurs et d'agriculteurs, s'élevait à 10 000 en 1910. Les Chinois qui avaient construit le tronçon du chemin de fer du CP en Colombie-Britannique dans les années 1880, ainsi que leurs descendants, s'étaient également installés en Colombie-Britannique, bien que bon nombre d'entre eux soient partis vers l'Est à la recherche d'un travail.



Une équipe de travailleurs agricoles chinois plante du tabac dans un champ de Kelowna, v. 1910.

Musée de Kelowna.

L'un des incidents les plus dramatiques de l'histoire de l'immigration au Canada est survenu en 1914. Le *Komagata Maru*, avec près de 400 passagers à bord, a jeté l'ancre à Burrard Inlet, en face de Vancouver, le 23 mai de cette même année. Les passagers, pour la plupart de pauvres ressortissants des Indes orientales, se tenaient sur le pont, vêtus de leurs meilleurs vêtements, et attendaient de débarquer. Leur chef, un riche Sikh du nom de Gurdit Singh, avait pour mission de contester l'interdiction de gens de couleur au Canada et de faire de ce débarquement une cause-type dont les répercussions s'étendraient à tout l'empire

Le *Komagata Maru* (le grand navire à gauche) et le NCSM *Rainbow* (le grand navire à l'avant-plan) dans la Baie English, Vancouver (C.-B.). Le triste incident du *Komagata*, qui a duré de mai à juillet 1914, était lié à l'arrivée de 376 immigrants de l'Inde à qui l'on avait interdit l'entrée au Canada, même s'ils détenaient des passeports valides.

Archives nationales du Canada, C 46574.

britannique. Au terme d'une affaire mettant en cause des espions et des intrigues internationales, sur fond dramatique, le navire, moins quelques passagers qui étaient, en fait, des résidents de retour au Canada et qui avaient donc le droit d'y demeurer, a été refoulé et a quitté le port deux mois plus tard. C'est sous les applaudissements des gens de l'endroit que le NCSM *Rainbow* a escorté le *Komagata Maru* jusque dans les eaux internationales.

En 1919, à la suite des pressions politiques exercées par les Sikhs, le gouvernement fédéral a adopté un décret permettant aux « Indo-britanniques résidant au Canada » de faire venir leur famille immédiate. Le règlement sur le voyage sans interruption est toutefois demeuré en vigueur jusqu'en 1947 et a finalement été abrogé en 1977.

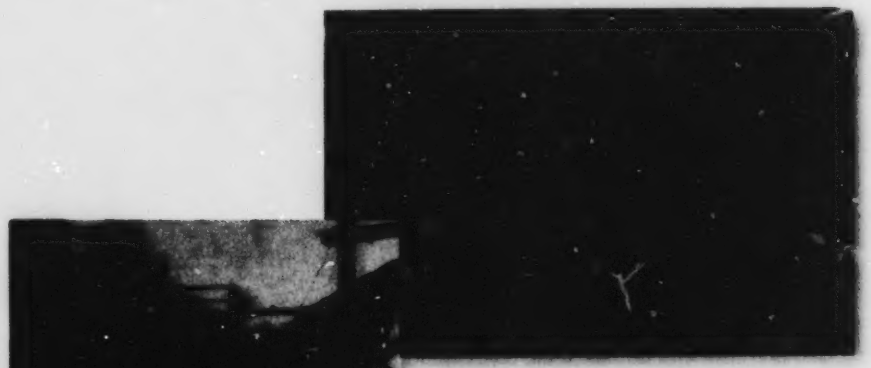
Les intérêts canadiens dans le domaine du transport

Dans les années 1800, l'introduction de la machine à vapeur a révolutionné le transport au Canada. En effet, le chemin de fer a contribué à créer le Canada et à en accélérer le développement. Toutefois, en 1914, avec près d'un mille de voie ferrée pour 200 habitants, le pays avait construit au-delà de ses ressources, et plusieurs chemins de fer appartenant à des sociétés privées étaient au seuil de la faillite, dont la Great Northern, reprise par le gouvernement fédéral en 1917. Deux ans plus tard, Ottawa a créé les Chemins de fer nationaux du Canada, une société de la Couronne qui a alors entrepris d'acquérir les actifs de quatre autres compagnies ferroviaires en difficulté financière, dont la Grand Trunk. Aujourd'hui, la société s'appelle le Canadien National et constitue un des plus importants réseaux de transport et de communication au monde.

De nombreuses compagnies ferroviaires possédaient aussi des intérêts dans des navires, mais aucune ne pouvait se

comparer, en importance, avec le Canadien Pacifique Limitée. Le CP s'est lancé dans le transport maritime en 1884, en desservant les Grands Lacs. Puis, en 1891, il a lancé la célèbre ligne Empress, à partir de Vancouver, vers ce qu'on appelait alors l'Orient. Au début, il s'agissait surtout de transport de marchandises et de courrier, mais le transport des passagers a fini par revêtir également beaucoup d'importance.

En 1914, le Canadien Pacifique était l'un des plus grands propriétaires de navires au monde. Il comptait environ 100 navires, dont 30 voguaient sur l'Atlantique. Le Canadien Pacifique concentrait ses efforts sur sa flotte océanique pour faire progresser l'immigration et l'établissement dans l'Ouest du Canada. La flotte a permis à l'entreprise d'offrir des tarifs tout compris vers des destinations intérieures, ce qu'il avait été difficile d'obtenir avec des sociétés indépendantes. Les agents de paquebots contribuaient à la publicité, car ils voulaient s'assurer que les Européens arrivaient directement au Canada, plutôt que d'être tentés de débarquer dans un port américain et de décider peut-être de rester aux État-Unis. En équipant les cargos d'un entre-pont — partie du navire réservée aux passagers voyageant au tarif le plus économique — le Canadien Pacifique a pu accroître le nombre de passagers payants qu'il pouvait accueillir. Les

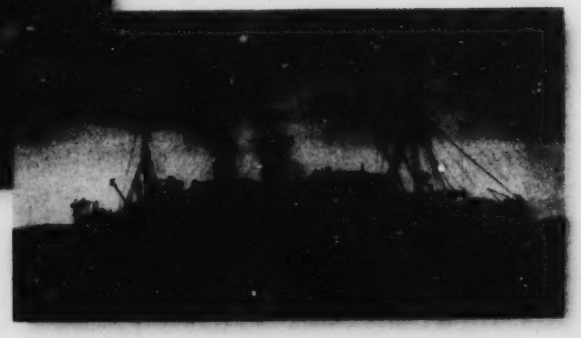


Le premier contingent de Savoyards partant pour le Lac Saint-Jean (Québec), sous la direction de la Société de rapatriement et de colonisation de Saint-Jean, 1904.

Archives nationales du Canada, C 6081.

Groupe sur le quai de la gare de chemin de fer du Canadien Pacifique, Frank (Alberta), v. 1913.

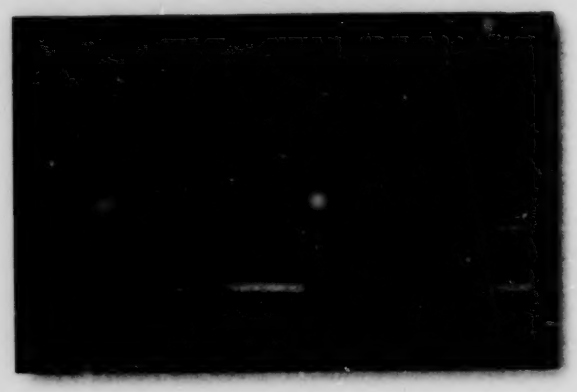
Archives nationales du Canada, PA 125113.



Le *Metagama* que le Canadien Pacifique a exploité de 1915 à 1955.

Archives nationales du Canada, PA 166332.

Immigrants quittant Liverpool (Angleterre) pour le Canada à bord du *Empress of Britain*, v. 1925.
Archives nationales du Canada, PA 021333.



Agence du Canadien Pacifique à Lemberg (Pologne), qui a fermé ses portes en 1932.
Canadien Pacifique Limitée, A-8119.

populaires navires Empress, en particulier, ont permis d'augmenter le chiffre d'affaires dans toutes les classes[4].

Dès le tout début, le Canadien Pacifique a porté une attention particulière à ses passagers de troisième classe. Même si, à l'époque, bon nombre de compagnies ne fournissaient à leurs passagers d'entrepont que les services de toute première nécessité, le Canadien Pacifique annonçait qu'il leur fournirait, sans frais, un lit, un oreiller, une couverture et un ensemble complet d'ustensiles. Le Canadien Pacifique offrait aussi au plus grand nombre possible de passagers de troisième classe des cabines et de la vaisselle en porcelaine.

Les navires transportaient souvent 1000 passagers à la fois, sans compter l'équipage, et mettaient une semaine ou plus à franchir l'Atlantique. Par conséquent, tout ce qui rendait le voyage plus agréable était considéré comme un avantage supplémentaire. Pour ceux qui souffraient du mal de mer et étaient incapables de jouer aux cartes, d'assister aux divertissements musicaux ou de participer à d'autres activités sur le pont, un lit confortable se révélait particulièrement important.

Mais tous les services de paquebots du Canadien Pacifique n'ont pas été un

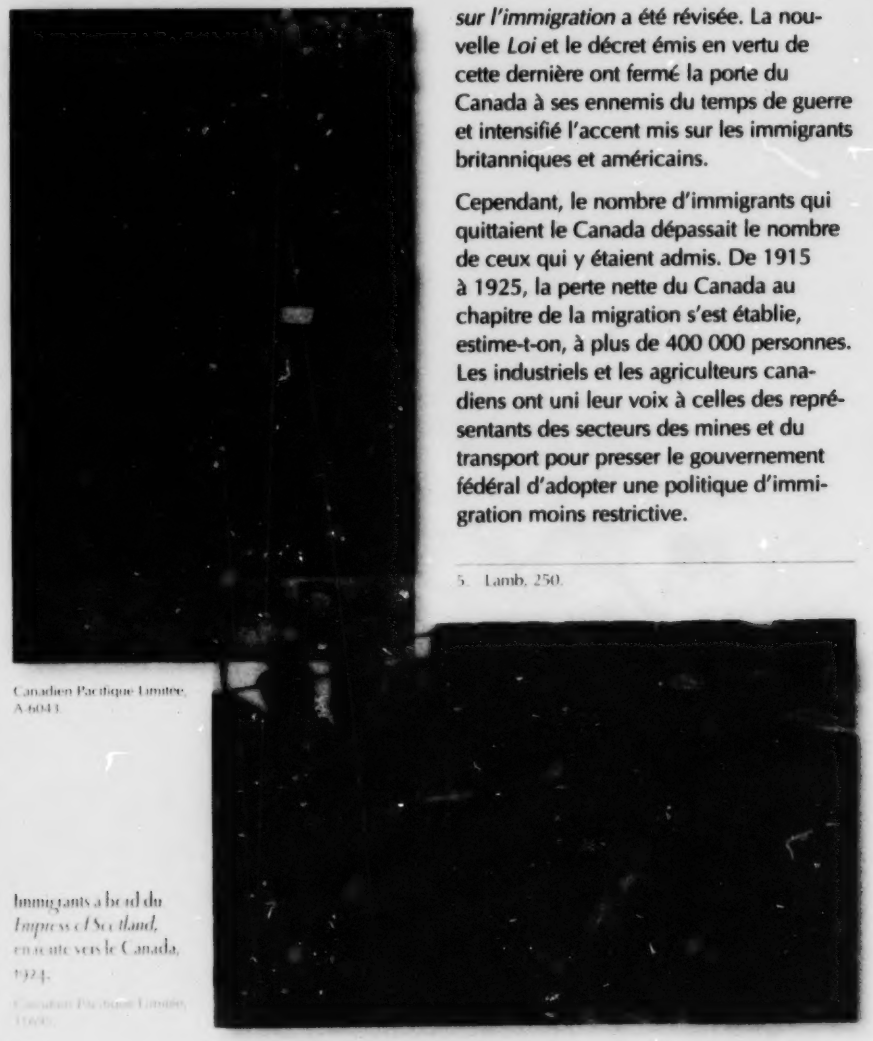
4. W. Kaye Lamb, *History of the Canadian Pacific Railway* (New York : Macmillan Publishing Company, 1977), 251.

succès. En 1913, dans l'espoir d'amener plus d'immigrants vers le Canada, le Canadien Pacifique a rebaptisé les navires de ligne *Lake Champlain* et *Lake Erie*, respectivement *Ruthenia* et *Tyrolia*, pour les affecter au trajet Trieste-Montréal. Non seulement cette mesure s'est-elle avérée peu rentable, mais elle a provoqué la colère des dirigeants des compagnies maritimes allemandes, qui étaient d'avis que seuls leurs navires devaient s'occuper des émigrants autrichiens. La querelle qui a suivi a mené à l'arrestation du personnel à Vienne du Canadien Pacifique, à la suite d'une accusation fabriquée de toutes pièces, et à un procès devant les tribunaux. Au nombre des accusations portées contre le Canadien Pacifique figurait l'accusation selon laquelle l'entreprise aurait versé de l'argent à 600 000 Autrichiens en âge de servir sous les drapeaux pour qu'ils immigrent au Canada. Il a finalement été établi que les deux navires canadiens n'avaient transporté que 13 000 immigrants, mais avant que l'on ne puisse confirmer ce fait et d'autres, la Première Guerre mondiale a éclaté, et les procédures ont pris fin[5].

Avant la Première Guerre mondiale, le Canada a connu une hausse sans précédent de l'immigration, qui a permis de peupler les Prairies, de bâtir des lignes de chemin de fer et des ponts, en plus de fournir de la main-d'œuvre pour les mines. Mais, en 1919, dans le courant du ressentiment d'après-guerre, la *Loi sur l'immigration* a été révisée. La nouvelle *Loi* et le décret émis en vertu de cette dernière ont fermé la porte du Canada à ses ennemis du temps de guerre et intensifié l'accent mis sur les immigrants britanniques et américains.

Cependant, le nombre d'immigrants qui quittaient le Canada dépassait le nombre de ceux qui y étaient admis. De 1915 à 1925, la perte nette du Canada au chapitre de la migration s'est établie, estime-t-on, à plus de 400 000 personnes. Les industriels et les agriculteurs canadiens ont uni leur voix à celles des représentants des secteurs des mines et du transport pour presser le gouvernement fédéral d'adopter une politique d'immigration moins restrictive.

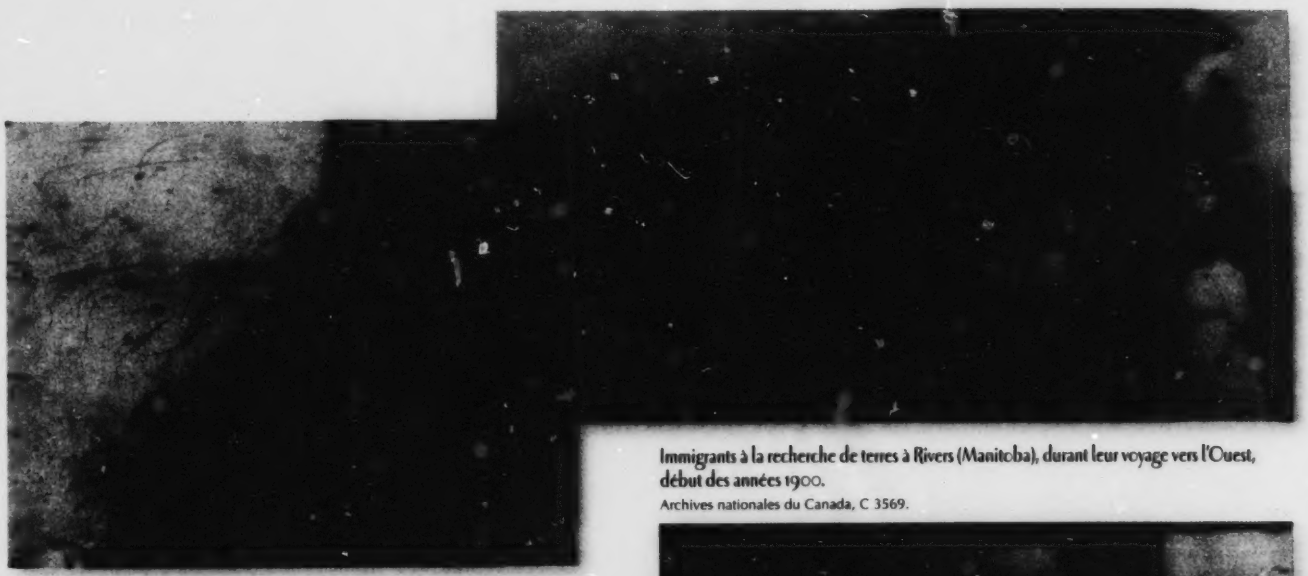
5. Lamb, 250.



Canadien Pacifique Limitée, A 6043

Immigrants à bord du *Empress of Scotland*, en route vers le Canada, 1924.

Canadien Pacifique Limitée, 11600



Immigrants à la recherche de terres à Rivers (Manitoba), durant leur voyage vers l'Ouest, début des années 1900.
Archives nationales du Canada, C 3569.

La locomotive nº 206 du Canadien Pacifique et, debout, le mécanicien Fred Rowe, v. 1905.
Archives nationales du Canada, C 54467.

Immigrants écossais en route vers leurs nouveaux foyers, v. 1911.
Archives nationales du Canada, C 007758.

Intérieur d'un wagon du Canadien Pacifique amenant des immigrants dans l'Ouest canadien, v. 1908.
Western Canada Pictorial Index, 163-5122.

En réponse à ces pressions, le gouvernement de Mackenzie King a réduit les obstacles à l'immigration européenne. Il a d'abord commencé par supprimer les restrictions imposées aux immigrants provenant de l'Allemagne et des pays qui avaient été ses alliés en temps de guerre. De plus, en 1925, il a signé avec le Canadien Pacifique et le Canadien National une entente qui leur permettait de recruter des agriculteurs européens convenables dans des pays qui, auparavant, avaient été désignés « non préférés » par les autorités de l'immigration. Enclines à servir leurs propres intérêts, les compagnies de chemin de fer ont fait fi de plusieurs dispositions de l'entente et s'en sont plutôt servi pour recruter des travailleurs étrangers à bon marché. Pendant cette période d'expansion, le Canadien Pacifique a dépensé plus d'argent que le gouvernement canadien pour attirer les immigrants, et il avait aussi davantage d'agents en Europe et aux États-Unis.

Les voyages par train

« Des trains spéciaux pour les immigrants attendaient sur des lignes secondaires, d'un côté ou de l'autre de l'Annexe. La dernière étape de leur long périple amenait les immigrants à divers endroits du Canada. Pour maman, la destination finale était Montréal. Les trains d'immigrants ou les trains de colons, comme on les appelait, étaient primitifs : des poêles alimentés au charbon, installés aux extrémités de chaque wagon, constituaient l'unique source de chaleur. Les installations pour se restaurer laissaient beaucoup à désirer, et la plupart des gens apportaient leur propre nourriture; les sièges étaient en bois, et au-dessus se trouvait une plateforme où une personne brave pouvait grimper pour tenter d'y dormir. Les bébés pleuraient, l'odeur des couches souillées et des corps non lavés imprégnait les wagons. C'était la fin d'un long périple, et on supportait l'inconfort. L'impatience était grande! Par à-coups et avec grand bruit, le train traversait des cités, des villes et des kilomètres de nature, sifflant à chaque passage à niveau[6]. »

> « Ils attendent, par le soleil et l'espace éblouis
>
> Tous ces gens sans foyer, à la porte de nos prairies
>
> Intimidés comme ceux que le destin a jetés
>
> Souffle coupé au seuil d'un monde où ils vont entrer[7]! »

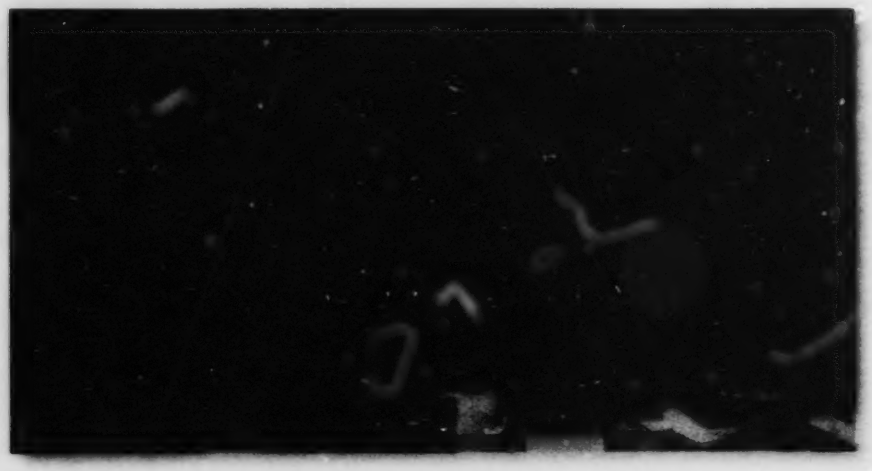
Aux points d'entrée, on trouvait des gares de triage, et, une fois que les immigrants s'étaient pliés aux formalités d'usage, ceux qui étaient acceptés montaient à bord de trains d'immigrants en attente. Les poêles au charbon recouvraient les passagers de suie, et ceux-ci avaient soit trop chaud soit trop froid, selon l'endroit où ils étaient assis. Les trains ne se sont pas beaucoup améliorés au cours des décennies suivantes. Un immigrant, arrivé au Canada en provenance des Pays-Bas en 1952, a ressenti vivement le contraste flagrant entre l'image romantique et la réalité. Willem Kreeft, qui est parti de Halifax pour se rendre en Alberta, se rappelle que « les trains d'immigrants étaient sales et fort peu pourvus des commodités nécessaires à la vie quotidienne. Lorsque j'étais en première année, on a demandé aux élèves de dessiner un train. J'ai dessiné un train et je l'ai colorié tout en noir. Le professeur m'a donné la fessée parce que je n'avais pas utilisé d'autres couleurs et que je n'avais pas une perception réaliste des trains[8]. »

Les immigrants ne poussaient pas toujours un soupir de soulagement lorsque leur train arrivait à destination. James Gray décrit l'activité dans les gares de Winnipeg et autour de celles-ci au début de la période d'immigration intense,

6. Mirja S. Bishop, relatant le voyage de sa mère en 1929, de la Finlande à destination du Canada. Du site Web Pier 21 à www.pier21.ns.ca/stories/mbishop.html.

7. Isabel Ecclestone Mackay, relaté dans Robert M. Hamilton, comp., *Canadian Quotations and Phrases : Literary and Historical* (Toronto : McClelland and Stewart, 1952), 105.

8. Willem Kreeft, relatant le voyage de sa famille en 1952 des Pays-Bas à destination du Canada. Du site Web Pier 21 à www.pier21.ns.ca/stories/kreeft.html.



La famille Butler interrogée par un agent d'immigration du gouvernement canadien, à bord d'un navire.

Archives nationales du Canada, PA 181005.

William A. Mather, président du Canadien Pacifique, C.D. Howe, ministre des Transports, et Donald Gordon, président des Chemins de fer nationaux du Canada, 1952.

Archives nationales du Canada, PA 121813.

lorsque le train était le seul moyen pratique de se rendre à Winnipeg ou de quitter la ville :

> « Dans les gares et autour de celles-ci se concentrait généralement le plus formidable rassemblement de proxénètes, de voleurs à la tire, d'escrocs, de coupe-jarrets et de chapardeurs au pays. Les escrocs, qu'on appelait "boosters", s'intéressaient tout particulièrement aux immigrants et aux agriculteurs. Bon nombre de ces escrocs provenaient des quartiers pauvres du North End et pouvaient parler une demi-douzaine de langues, ce qui leur permettait d'attirer les immigrants dans leurs filets. Si les nouveaux arrivants réussissaient à éviter les escrocs, ils devaient alors se mesurer aux voleurs de bagages à l'arraché qui traînaient par là, guettant quelque chose à voler. Les voleurs à la tire représentaient un si grand risque que le service de police avait un peloton spécialisé pour s'en occuper[9]. »

9. Gray, 9.

Mais il y avait aussi des aspects positifs : si les immigrants n'avaient pas d'emploi ni d'endroit où rester, on les nourrissait et, à l'occasion, on les logeait dans les centres d'immigration situés généralement à proximité des chemins de fer. On retrouvait des centres de ce genre à Halifax, Saint John, Québec, Montréal, Winnipeg, Edmonton, Vancouver et Victoria. Ils étaient dotés de pièces individuelles pour les familles et de salles distinctes pour les repas et ils constituaient un point de convergence pour les organismes bénévoles qui aidaient les nouveaux arrivants.

On utilisait également le train pour simplifier le processus d'immigration des nouveaux arrivants. Joe Bissett, jeune agent d'immigration à Québec dans les années 1950, se souvient que ses collègues et lui prenaient le train à destination de Pointe-au-Père pour aller à la rencontre des navires de ligne en route vers Québec. Ils montaient à bord des navires avec un médecin responsable des examens médicaux et y remplissaient les documents d'immigration, pendant que le navire faisait route vers le port de Québec. Joe Bissett et ses collègues ont toujours considéré ces voyages comme une aventure, et, à plusieurs occasions, l'un d'eux perdait l'équilibre en grimpant à l'échelle du navire de ligne et tombait dans le fleuve Saint-Laurent.

L'agent d'immigration Joe Bissett (deuxième à partir de la droite) et des collègues de travail montant à bord du *Empress of Britain* sur le fleuve Saint-Laurent, au large de Pointe-au-Père, près de Québec, septembre 1956.

Collection J.B. Bissett

Cette affiche publicitaire a été lithographiée en 1929, époque où le quai 21 était le principal point d'entrée des immigrants au Canada.

Canadien Pacifique Limitée, A-6141

Pier 21 (le quai 21) : la porte d'entrée au Canada

« Nous sommes montés à bord du *Franconia* à Liverpool et avons essuyé une tempête exceptionnellement forte en route. À un moment donné, nous nous sommes arrêtés pendant vingt-quatre heures avant qu'on puisse relancer les moteurs, puis, nous nous sommes arrêtés de nouveau pendant douze heures.

« Les navires avaient servi pendant la guerre, et ce n'est que récemment qu'ils avaient été convertis pour accueillir des passagers. Ils n'étaient donc pas très confortables. Lorsque nous sommes enfin arrivés à Halifax, nous sommes allés directement vers les trains, mais je me souviens que les groupes confessionnels étaient très bien organisés et que la plupart des passagers étaient accueillis par un ministre de leur culte.

« À bord du bateau et du train, il y avait de nombreuses épouses de guerre, et nous craignions beaucoup notre arrivée en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick. Nous avons traversé une nature enneigée, apercevant, à l'occasion, une maison de bois pendant le jour[10]... »

[épouse de guerre non identifiée]

Comme la majorité des immigrants de cette période provenaient de l'Europe et voyageaient par bateau, bon nombre d'entre eux sont arrivés au Canada par Halifax, point d'entrée le plus proche. Le port de Halifax avait été désigné point d'entrée officiel en janvier 1881 et, au début de la Première Guerre mondiale, des centaines de milliers d'immigrants étaient passés par là.

Avant 1917, toutes les arrivées étaient traitées au quai 2, à l'extrémité nord de la ville, commodément situé près de la gare de North Street. Ces installations ont malheureusement été détruites par l'explosion survenue à Halifax cette année-là. Les installations de fortune ont par la suite grandement compliqué le travail de traitement des vagues d'immigrants, particulièrement à la fin de la Première Guerre mondiale.

En 1924, on a ouvert une nouvelle installation à côté de la gare de l'extrémité sud : il s'agissait d'un ensemble de bâtiments reliés par une rampe à la gare. Pendant des décennies, le complexe a été désigné sous le nom de « Pier 21 » (quai 21), même si, les premières années, on l'appelait « Transit Shed 21 » (le hangar de transit 21). Le gouvernement y avait regroupé une partie de ses services — Immigration, Douanes, Santé et Bien-être, et Agriculture — ainsi que la Croix-Rouge. On y trouvait aussi une salle d'attente, un restaurant, une cantine pour l'achat de provisions, une pouponnière, un hôpital (doté d'une salle d'opération), un centre de détention, une cuisine, des dortoirs et une passerelle surplombant le port. Un des premiers observateurs décrit ainsi la scène au « Pier 21 » :

10. Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada, *The Pier 21 Story : Halifax, 1924–1971* (Halifax : Emploi et Immigration Canada, 1978), 18.

« Une immense cohue d'hommes, de femmes et d'enfants remplit un intérieur violemment éclairé par des lampes suspendues. La multitude peut facilement dépasser un millier de personnes. On observe une impatience joyeuse; partout, il y a du mouvement… Le plancher est jonché de pelures d'orange et de papiers : on en a jusqu'aux chevilles. Au-delà du babillage incessant des enfants s'élève, du haut-parleur, une voix stridente annonçant qu'il faut se préparer à l'inspection des bagages lourds. La cacophonie est ponctuée des rappels vocaux des représentants des compagnies de télégraphe, prêts à faire des affaires. Conçu comme aire de repos et, en principe, occupé par des personnes attendant simplement de monter à bord de leur train, le hall est, en réalité, un labyrinthe où des mères suivent avec angoisse les bambins qui errent tandis que d'autres s'inquiètent du bien le plus essentiel : le patrimoine familial constitué de sacs et de boîtes; ou, pour utiliser une autre métaphore, le hall est un bassin tourbillonnant où les gens passent et repassent, remous et petits tourbillons fixes, emportés par des courants se déversant de toutes parts comme des ruisseaux tributaires d'une inondation. Billets égarés, achats précipités à la cantine, débats véhéments au sujet de la destination prévue — perturbations spontanées et locales dans ce tourbillon[11]. »

Immigrants à bord du SS *Montrose*, du Canadien Pacifique, v. 1925.

Canadien Pacifique Limitée, 18336.

En 1910, le service d'immigration des États-Unis a aussi commencé à exercer ses activités à Halifax, d'abord au quai 2 et ensuite au quai 21, car certains navires qui n'avaient pas le droit d'accoster dans les ports américains, transportaient néanmoins à leur bord des passagers qui se rendaient aux États-Unis. En outre, des passagers à destination de Chicago débarquaient à Halifax plutôt qu'à New York, car le tarif était moins cher… d'un dollar.

Ces passagers étaient soumis aux formalités à Halifax avant de monter à bord de trains qui les mèneraient à leur destination aux États-Unis[12].

Au cours des premières périodes de pointe du quai 21, lorsque jusqu'à un millier de personnes arrivaient d'un coup et étaient rassemblées en groupes de 250 pour les formalités de traitement, jusqu'à 10 agents d'immigration se consacraient à l'examen des passagers à l'arrivée. Deux autres s'occupaient de l'établissement et du placement ou offraient des conseils. Deux autres encore se trouvaient à bord du navire, et au moins huit gardes étaient postés autour des installations.

La Grande Crise des années 1930 a tout changé : l'immigration a diminué, tout comme le trafic océanique. Plusieurs compagnies de navigation ont réduit leurs tarifs dans le but d'attirer les clients d'outre-mer. Pendant cette décennie, le nombre de départs du quai 21 a été supérieur au nombre d'arrivées. Les

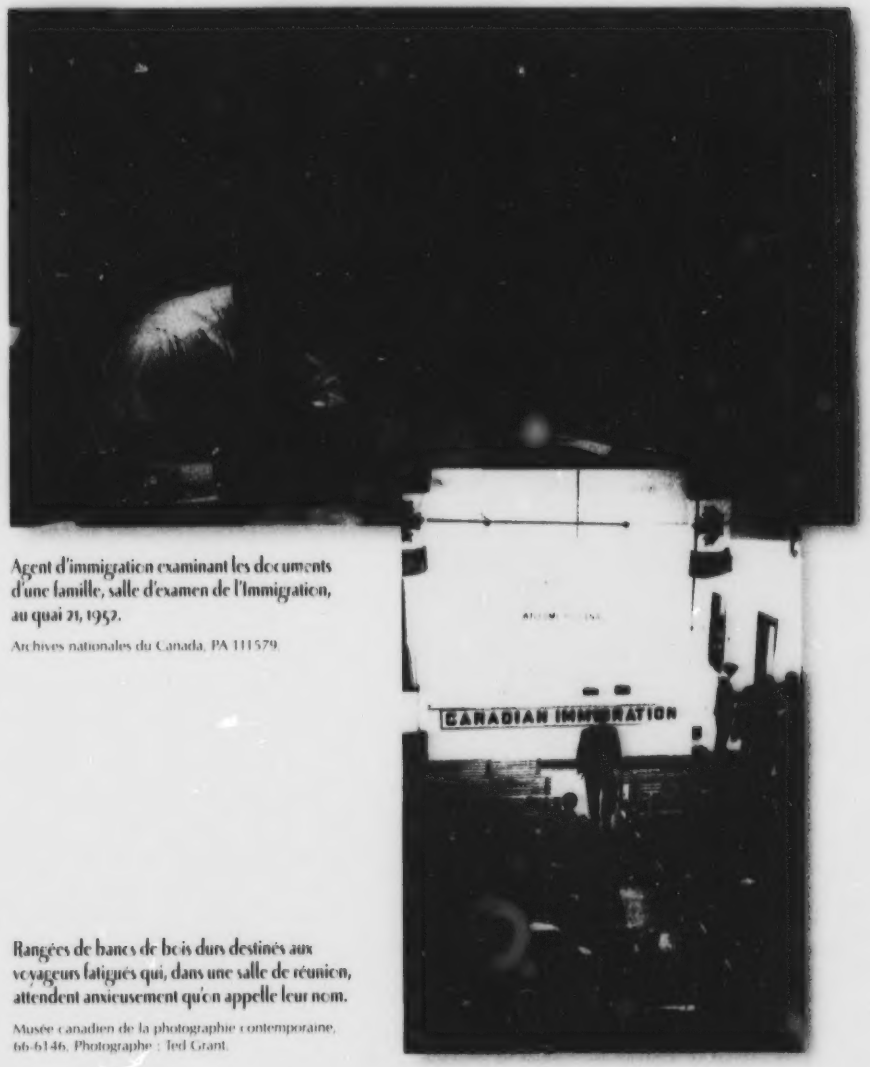
11. Judy Dunsworth-Mills et J.P. LeBlanc, *Pier 21 : The Gateway That Changed Canada* (Hantsport, N.-É. : Lancelot Press, 1988), 51–52.

12. Dunsworth-Mills et LeBlanc, 61.

immigrants qui étaient venus au Canada dans des années meilleures décidaient de rentrer dans leur pays. D'autres étaient expulsés. Contraste marqué par rapport à une période antérieure au cours de laquelle l'impatience et l'espoir flottaient dans l'air, c'étaient maintenant des gens malheureux et aigris qui franchissaient les portes du quai 21.

Le Canada a déclaré la guerre à l'Allemagne le 10 septembre 1939. Les premières victimes de guerre sont arrivées au quai 21 plus tard au cours de ce mois-là, à bord du *City of Flint*, après avoir survécu à un torpillage du paquebot de ligne britannique *Athenia* au large de la côte d'Irlande. Après avoir été soignés par des médecins et des infirmières de la Croix-Rouge, ces gens sont montés à bord d'un train de secours de 16 wagons. Un seul wagon a servi aux bagages, car la plupart des passagers avaient perdu tous leurs biens.

Le quai 21 a joué un rôle clé dans le déroulement des événements dramatiques de la guerre. Presque tous les jours, des soldats s'embarquaient discrètement, souvent sur des paquebots de ligne qui avaient été réaménagés à la hâte pour amener marins, soldats et aviateurs outre-mer. Sur le nombre estimatif de 368 000 militaires canadiens qui étaient destinés au front européen, tous les groupes, sauf deux petits, sont partis de Halifax. En tout, 58 820 membres des Forces armées sont partis pour la guerre depuis le quai 21, à

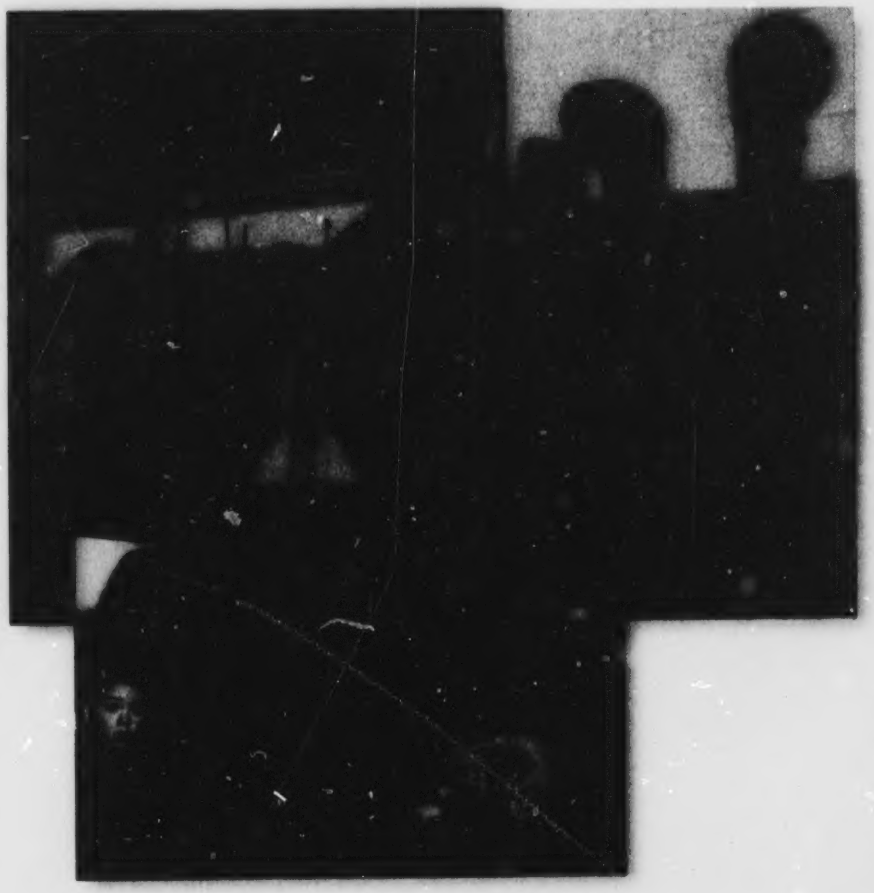


Agent d'immigration examinant les documents d'une famille, salle d'examen de l'Immigration, au quai 21, 1952.

Archives nationales du Canada, PA 111579.

Rangées de bancs de bois durs destinés aux voyageurs fatigués qui, dans une salle de réunion, attendent anxieusement qu'on appelle leur nom.

Musée canadien de la photographie contemporaine, 66-6146. Photographe : Ted Grant.



Épouses de guerre britanniques et leurs enfants en route vers une vie nouvelle au Canada, avril 1946.

Archives nationales du Canada, PA 112368 et Chemins de fer nationaux du Canada, 000443.

bord de 37 navires, entre août et décembre 1942. Les marins qui avaient survécu aux torpillages, les prisonniers de guerre ou les évacués de guerre (dont 3000 enfants invités de la Grande-Bretagne) et d'autres se sont retrouvés au quai 21. C'est là aussi que bon nombre de militaires canadiens, certains blessés ou handicapés, ont débarqué à leur retour de la guerre.

En 1947, on a officiellement rouvert le quai 21 pour l'immigration. Il a fallu aussitôt relever le défi de traiter l'afflux d'épouses de guerre, provenant principalement de l'Angleterre, de l'Écosse et du Pays de Galles. On estime que le quai 21 a vu passer 48 000 épouses de guerre et leurs 22 000 enfants. Un grand nombre d'entre elles sont arrivées sur l'*Aquitania,* en provenance de Southampton, et sur le *Franconia,* en provenance de Liverpool[13] (on a conservé le gouvernail de l'*Aquitania* à la Citadelle de Halifax, en reconnaissance du rôle que le navire a joué dans l'histoire canadienne).

Outre les épouses de guerre, un demi-million d'autres nouveaux arrivants, y compris un grand nombre de personnes déplacées et de réfugiés, sont passés par le quai 21 dans les années qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale. Le rôle prépondérant qu'a joué le Canada dans l'accueil des immigrants est ainsi décrit du point de vue des personnes qui ont travaillé au quai 21 :

13. Ruivenvoorden Milic et LeBlanc, 83.

« Pour les observateurs de Halifax, à partir du jour d'avril 1947 où le S.S. *Aquitania* est entré au port avec, à son bord, un contingent de colons, il était évident que le Canada avait ouvert la porte bien avant les États-Unis et d'autres pays occidentaux (...) Au début de 1948, aux États-Unis, les obstacles au réétablissement étaient tels que même les sociétés philanthropiques immensément puissantes — alors qu'elles étaient actives en Europe pour le déploiement des secours — ne pouvaient faire modifier les lois exclusives de leur propre pays et faire de celui-ci un refuge pour tous leurs protégés (...)

« On ne pouvait pas non plus s'en remettre, pour le sauvetage, à d'autres possibilités de réétablissement. Les voyages vers l'Australie, par exemple, n'ont débuté de façon importante qu'en 1949, seulement une fois que des navires affrétés utilisés pour le transport des immigrants eurent ramené quelques mois plus tard les troupes néerlandaises d'Indonésie. L'Amérique du Sud a rivalisé avec le Canada pour le titre de premier pays d'accueil de réfugiés, mais la traversée de l'océan exigeait le double du temps, et d'autres conditions ralentissaient l'immigration dans ce continent.

« Le Royaume-Uni avait déjà fait sa part, car la majeure partie de l'armée polonaise avait pu s'établir en Grande-Bretagne. En 1947, la nation britannique faisait elle-même face à une crise économique; elle a tout de même entrepris les opérations "Balt Cygnet" et "Westward Ho", qui ont permis d'accueillir 84 000 immigrants. Néanmoins, en 1946, lorsque les navires sont devenus disponibles pour la première fois après le retour des combattants, le court trajet de six jours pour traverser l'Atlantique vers Halifax a naturellement permis au Canada de prendre la première place, devant tous les autres pays.

« Par conséquent, à mesure que l'horizon s'assombrissait au-dessus de l'Europe centrale en 1947, un rayon de lumière, faible mais distinct, brillait pour les personnes sans foyer, au-dessus de l'horizon nord-ouest : le Canada attendait ses nouveaux habitants[14]. »

L'après-guerre a amené des vagues importantes d'immigration, formées surtout de Néerlandais et d'Italiens, en plus des réfugiés de la Baltique de 1948-1950, dont près de 1700 Estoniens. Ces derniers, qui débarquaient dans bien des cas au quai 21, faisaient route vers le Canada à bord de navires souvent hors d'état de naviguer et sans abri convenable pour les passagers. Ils sont venus au Canada sur le *Walnut* et le *Sarabande*, deux chalutiers convertis, le *Parnu*, un ancien dragueur de mines, et le *Gladstone*, une vieille goélette de pêche délabrée.

Ces voyages attiraient beaucoup l'attention. Parmi ceux que la presse a relatés, on note celui entrepris par au moins 20 réfugiés baltes qui s'étaient enfuis jusqu'en Suède au début de la guerre et qui sont arrivés au Canada en 1949, sur l'*Amanda*, un bateau de pêche couvert, qui était aussi le plus petit navire à avoir réussi la traversée de l'Atlantique.

14. Duivenvoorden Mitic et LeBlanc, 78–79.

Ausma Levalds, de la Lituanie, proclamée 50 000e personne déplacée à entrer au Canada.

Pier 21 Society, 002.

En février 1949, le *Halifax Mail Star* a annoncé que le Canada venait tout *juste de recevoir* sa 50 000e personne déplacée. La personne choisie pour cet honneur était Ausma Levalds, qui a reçu une poupée et un médaillon des mains du maire J.E. Ahern de Halifax. Voici ce qu'on pouvait lire dans le journal :

« Ausma Levalds, âgée de huit ans, a reçu, ce matin, le plus bel accueil de sa vie lorsqu'elle est arrivée au port de Halifax, à bord du *Samaria*. Elle était la 50 000e personne déplacée à venir au Canada en vertu du programme de l'Organisation internationale pour les réfugiés.

« La frêle Lettone blonde a été accueillie au Centre d'immigration par les éclairs et le crépitement des ampoules de flash des appareils-photos, un essaim de journalistes et de gens de la radio, et son arrivée a été couverte par les responsables des actualités filmées.

« Ausma fait partie des 1200 personnes déplacées de Cuxhaven qui ont accosté à Halifax, en route vers leur nouveau foyer au Canada. Accompagnée de sa mère Karline et de sa soeur Rasma, la petite personne déplacée ira rejoindre son père, ouvrier agricole à New Hamburg, en Ontario. En Lettonie, ils habitaient la campagne de Liepaja[15]. »

15. « 50,000th Displaced Person for Canada Given Welcome », *The Halifax Mail Star*, 23 février 1949.

L'agent H.J. Fox accueille des nouveaux arrivants à bord du *Ragneborg*, août 1953.

Société historique de l'immigration canadienne, Collection McLaul.

« Pier 21 » : L'endroit où nous sommes devenus des Canadiens

Par Peter C. Newman

Peter C. Newman

Photographe : Peter Bregg, *Maclean's*.

« Les monuments que nous bâtissons et que nous préservons à la gloire de notre passé sont trop peu nombreux; toutefois, en Nouvelle-Écosse, un groupe de citoyennes soucieuses de l'histoire organise une campagne de souscription nationale afin de redonner vie à un quai abandonné, dans le port de Halifax. Ce projet, sous la direction d'une femme vaillante et énergique, Ruth Goldbloom, coûtera 9 millions de dollars, une somme dont Ottawa, la province et la ville ont déjà promis de payer la moitié.

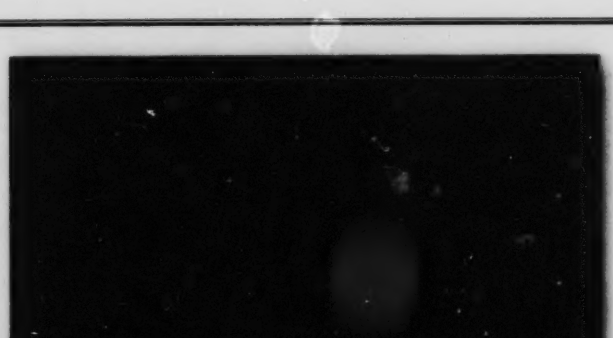
« La réfection d'un hangar portuaire délabré n'est pas un projet qui paraît très excitant. Mais il s'agit d'une entreprise éminemment utile car, pendant 43 ans (de 1928 à 1971), le quai 21 a été la principale porte d'accès au Canada. Aux yeux de plus de 1,5 million d'immigrants, dont des réfugiés de guerre, des enfants évacués du blitz britannique, 50 000 épouses de guerre et les milliers d'arrivants de l'après-guerre, cette structure oblongue symbolisait le début d'une vie nouvelle.

« Nous ne possédons presque aucun monument en l'honneur du caractère multiculturel du Canada, pour saluer ceux qui sont arrivés ici à la recherche d'un avenir nouveau et meilleur – ce qui, à bien y penser, englobe presque tous les Canadiens. Nous sommes une nation de "réfugiés de la mer".

« Comme les nouveaux arrivants ne passaient qu'une matinée ou une après-midi à subir les formalités d'usage à l'intérieur du bâtiment, avant de prendre place à bord de trains qui les emmenaient dans tout le pays, la plupart des souvenirs que l'on a du quai 21 sont vagues. Mais l'arrivée au Canada – qui, à cette époque, comme aujourd'hui encore, est une terre dont rêvent la plupart des réfugiés et des immigrants du monde entier – reste une expérience inoubliable.

« Je sais de quoi je parle. Je suis arrivé au quai 21 à la fin de l'été de 1940; j'étais un petit garçon apeuré, âgé de 10 ans, qui fuyait en compagnie de sa famille l'occupation nazie de l'Autriche et celle de la Tchécoslovaquie, où nous vivions. Nous sommes arrivés à bord du *Nova Scotia*, un petit navire de croisière transformé qui avait levé l'ancre à Liverpool et fait route dans un convoi que les U-boats allemands avaient attaqué à deux reprises durant la traversée de l'Atlantique.

« Après 18 mois de fuite, ou presque, nous étions finalement arrivés à Bordeaux, dans le sud-ouest de la France, où des Junkers de la Luftwaffe nous avaient mitraillés. C'était là une expérience plutôt effrayante pour un enfant de 10 ans dont les rêves étaient entièrement absorbés par l'idée d'immigrer au nouveau monde. En promettant d'acheter une ferme par l'entremise du CP, mon père avait obtenu un visa canadien. C'était un document rare car, à l'époque, presque personne n'était admis au pays, surtout pas les Juifs, ce qui reflétait le sentiment du haut fonctionnaire anonyme de l'immigration à



Nouveaux arrivants à bord du *Argentina*, attendant de remplir les formalités douanières dans la salle d'examen de l'Immigration, au quai 21, mars 1952.

Archives nationales du Canada, PA 152023.

Ottawa qui, après qu'on lui avait demandé combien d'immigrants juifs le Canada devrait accueillir, avait décrété sèchement : "Aucun c'est déjà trop".

« Pendant que je rêvais de faire partie de la Police montée ou d'être un capitaine de marine — les seules images du Canada que j'avais vues — mes parents s'inquiétaient des conditions atmosphériques. Vu notre départ pour le Canada — la "terre des neiges éternelles", comme nous l'imaginions — ma mère avait acheté en toute hâte des manteaux de fourrure (faits de lapins britanniques au poil raide et à l'odeur légèrement âcre) en prévision de notre arrivée, même si ce n'était qu'au début de septembre. Nous avons presque cuit dans nos tenues.

« Je me souviens du moment où j'ai aperçu pour la première fois la Nouvelle-Écosse de l'avant du navire, étonné de voir que les arbres étaient verts et que la terre était brune, car dans les quelques actualités filmées que j'avais vues sur le Canada, la terre – comme le film – était en noir et blanc. Je ne me souviens pas de l'extérieur du quai 21, mais je me rappelle vivement ce qui s'est passé à l'intérieur. Plutôt que d'être accueillis à bras ouverts dans notre nouveau chez-nous, on nous a étiquetés – comme des articles excédentaires lors d'une vente de débarras au sous-sol d'un magasin Eaton – et conduits jusque dans de grandes cages. En rétrospective, tout cela était très logique. Les étiquettes indiquaient nos nationalités, nos dates d'arrivées, nos destinations, etc. Les cages étaient là pour que les agents d'immigration puissent s'occuper de nous en groupe, surtout au point de vue linguistique.

« L'arrivée dans le nouveau monde – *notre* nouveau monde – avait été entachée par le genre de discipline bureaucratique à laquelle nous tentions de nous soustraire. Pour les Canadiens qui sont nés ici, il n'est pas facile de comprendre le profond sentiment qu'éprouvent les immigrants à l'égard de leur arrivée dans ce pays. À ce moment magique, on prend conscience que, quoi qu'il advienne, rien ne sera plus jamais pareil. Le sentiment d'allégresse que l'on ressent est inévitablement teinté par la peur de l'inconnu et le sentiment anticipé de solitude que cause le fait d'avoir laissé derrière soi ses amis et sa famille. Mais les attentes sont à ce point élevées – surtout pour des réfugiés comme nous, qui fuyions la froideur des armes – que l'impact de tout ce qui perturbe la joie magique de l'arrivée s'amplifie un millier de fois.

« La chance était avec nous. Nos documents étaient en ordre, et, d'un geste de la main qui reflétait la bonhomie, un inspecteur bienveillant de l'immigration nous a fait entrer dans l'annexe du quai, où nous attendaient des bénévoles de la Société d'assistance aux immigrants juifs. On m'a donné

Des visiteurs se détendent à bord du train reconstitué du quai 21 et profitent des images, des sons et des mouvements qui leur donnent l'impression d'entreprendre un voyage les menant jusqu'à l'autre bout du pays.

Pier 21 Society.

un biscuit aux figues Newton; depuis, je n'ai jamais goûté quelque chose d'aussi bon. Avant de monter à bord de l'un des trains d'immigrants du Canadien National, nous avons décidé de célébrer l'événement au café d'un établissement voisin, le Nova Scotian Hotel. Lorsqu'il a fallu que j'aille aux toilettes, je me suis heurté à une toilette payante – il fallait mettre une pièce de cinq sous dans la fente pour pouvoir ouvrir la porte. Je n'avais pas de pièce de cinq sous et je ne connaissais pas assez bien la langue pour demander que l'on m'aide. Heureusement, le dégagement entre le bas de la porte et le plancher était suffisant pour que je puisse passer sous la porte en rampant.

« J'ai aussitôt pris conscience que si l'on m'attrapait, je serais immédiatement expulsé et, à vrai dire, ce n'est qu'aujourd'hui, 56 ans et 10 mois plus tard, que je confesse publiquement mon péché. Mais on ne m'a jamais attrapé, et je crois que la loi sur la prescription est maintenant fermement en vigueur.

« Les plans de restauration du quai 21 ne se limitent pas à l'architecture, et il s'agit là d'une décision avisée. Il y aura une exposition interactive de sorte que les visiteurs pourront recréer non seulement les images des installations mais aussi, grâce à des ordinateurs, le sentiment d'être interrogé par les agents et d'être admis sur la terre promise. Au nombre de ceux qui appuient la campagne de souscription figurent, notamment, des membres influents de l'establishment tels que Bill Mingo, Peter Bronfman, Martin Connell, John Evans, Trevor Eyton et le docteur Joseph Wong.

« Je suis enchanté que Ruth Goldbloom et son équipe remettent en état le quai 21. Mais, de grâce, pas de toilettes payantes[16]. »

Reproduit avec la permission de Peter C. Newman et de *Maclean's*.

16. Peter C. Newman, « Pier 21 : The Place Where We Became Canadians », *Maclean's*, 22 juillet 1996, 56.

Le *Berlin* quittant le quai 21, Halifax (N.-É.), 1957.

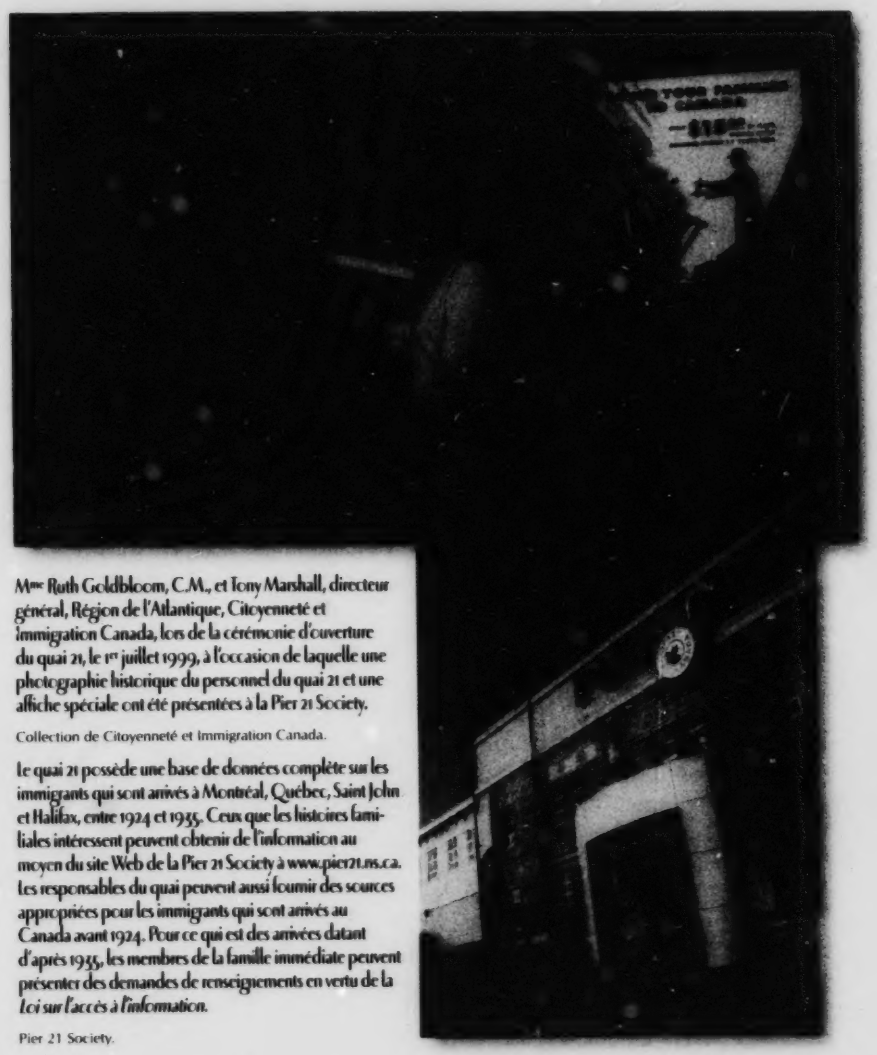
Archives nationales du Canada, PA 187858.

Les années 1950 ont été l'époque bénie du quai 21. En 1951 seulement, plus de 93 000 personnes y sont débarquées. Les travailleurs se rappellent qu'un jour en particulier, au milieu des années 1950, cinq navires de ligne sont arrivés, et plus de 3800 passagers ont été soumis aux formalités d'usage. C'était aussi l'époque des navires luxueux, comme le *Queen Elizabeth*. Ainsi, alors que bon nombre d'immigrants prenaient leur repas sur leurs genoux, repas emballés dans des sacs, lorsqu'ils voyageaient par bateau, d'autres savouraient de somptueux festins, assis à des tables recouvertes d'une nappe en linge fin.

À la fin des années 1950, des signes annonciateurs laissaient présager la fin d'une époque. L'ère du navire de ligne commençait à décliner, et celle de l'avion à réaction débutait. Alors que tous les aéroports internationaux du Canada mettaient en place des installations de réception et de traitement pour faire face au nombre accru d'immigrants arrivant par avion, la clientèle du quai 21 diminuait, et les bâtiments présentaient des signes d'usure. Une autre décennie de l'histoire canadienne allait encore se dérouler au quai 21, mais, au début des années 1960, alors qu'un nombre accru de voyageurs étaient attirés par la rapidité des voyages par avion, les navires commençaient à arriver à moitié vides. En décembre 1967, les journaux annonçaient que le paquebot *Carinthia* de la Cunard effectuait sa dernière visite. Le *Carinthia*, qui, à l'époque faste des voyages en paquebot, transportait généralement 800 passagers vers Halifax, ne comptait à bord que 240 personnes pour son dernier voyage transatlantique. L'immense salle de réception paraissait sinistrement vide. En 1970, le ministère fédéral de la Main-d'oeuvre et de l'Immigration ne pouvait justifier les dépenses liées à une installation dont on n'avait réellement plus besoin. C'est ainsi qu'à la fin de mars 1971, le service d'immigration a officiellement quitté le quai 21. Cela fut un moment très difficile pour les personnes qui y avaient travaillé toute leur vie. Voici ce qu'a déclaré l'une d'entre elles :

« (...) à la fermeture du "Pier 21" c'est tout un chapitre de la vie canadienne qui a pris fin. Jamais plus on ne revivra l'enthousiasme, le défi et l'exaltation d'avoir à accueillir des centaines, ou même des milliers d'immigrants d'un seul coup, des personnes qui avaient voyagé pendant une semaine ou plus pour arriver au Canada et qui ont encore devant elles un long périple en train; des gens qui forment leur première impression d'un nouveau et vaste pays; des gens qui ont des besoins particuliers et des problèmes uniques; des gens qui, pendant près de 50 ans, ont été accueillis, examinés, nourris, soignés, parfois logés, aidés financièrement, mariés et même, à l'occasion, inhumés au "Pier 21". De bien des façons, le "Pier 21" était un véritable village autosuffisant dans ce vaste hangar de transit anonyme. Les personnes qui y ont travaillé ne l'oublieront jamais[17]. »

17. Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada, 48–49.



M^me^ Ruth Goldbloom, C.M., et Tony Marshall, directeur général, Région de l'Atlantique, Citoyenneté et Immigration Canada, lors de la cérémonie d'ouverture du quai 21, le 1^er^ juillet 1999, à l'occasion de laquelle une photographie historique du personnel du quai 21 et une affiche spéciale ont été présentées à la Pier 21 Society.

Collection de Citoyenneté et Immigration Canada.

Le quai 21 possède une base de données complète sur les immigrants qui sont arrivés à Montréal, Québec, Saint John et Halifax, entre 1924 et 1935. Ceux que les histoires familiales intéressent peuvent obtenir de l'information au moyen du site Web de la Pier 21 Society à www.pier21.ns.ca. Les responsables du quai peuvent aussi fournir des sources appropriées pour les immigrants qui sont arrivés au Canada avant 1924. Pour ce qui est des arrivées datant d'après 1935, les membres de la famille immédiate peuvent présenter des demandes de renseignements en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*.

Pier 21 Society.

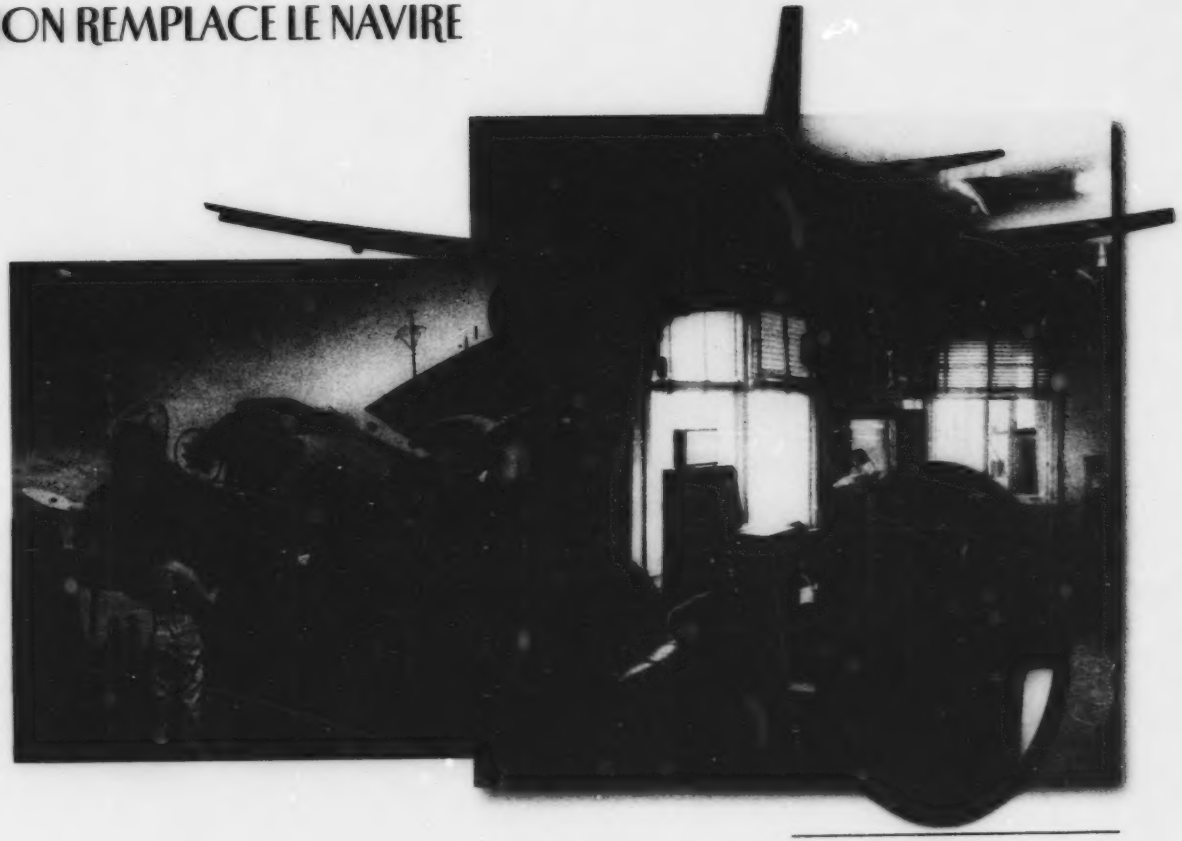
Mme Ruth Goldbloom, C.M.

Photographe : James Ingram

Heureusement, « Pier 21 » a de nouveau ouvert ses portes au monde à l'occasion de la Fête du Canada de 1999, mais, cette fois, en tant que lieu historique. Ruth Goldbloom, présidente de la société qui a travaillé à la restauration du « Pier 21 », a déclaré que les histoires des immigrants eux-mêmes ont été au cœur de la restauration. Le nouveau « Pier 21 » se veut non pas un musée, mais plutôt un endroit où les visiteurs peuvent revivre les expériences des immigrants. Les travaux de restauration, de l'ordre de 9 millions de dollars, qui ont préservé les vastes salles et les grandes portes d'origine, ont été payés par le gouvernement fédéral et le secteur privé et ont permis d'aménager une salle de cinéma et une salle d'exposition.

CHAPITRE 2

L'AVION REMPLACE LE NAVIRE



CHAPITRE 2

L'AVION REMPLACE LE NAVIRE

L'évolution des voyages aériens

En moins d'un siècle, l'aviation a fait d'énormes progrès; il est difficile de se rappeler qu'au début les aéroports du Canada ressemblaient peu à ceux d'aujourd'hui, avec leurs pistes achalandées et leurs terminaux accueillant des millions de passagers. En fait, il ne s'agissait pas du tout d'aéroports, mais plutôt de lacs gelés ou de champs appartenant à des agriculteurs.

Au cours de la Première Guerre mondiale, les avions sont tout à coup devenus plus qu'un loisir coûteux. On a commencé à fabriquer des avions en série, et comme les jeunes hommes qui les pilotaient sur le front de l'Ouest avaient une espérance de vie de deux semaines, on avait besoin d'un grand nombre d'avions et d'installations pour l'entraînement au vol.

Peu après la guerre, John Alcock et Arthur Whitten Brown ont remporté le prix de 10 000 £ offert par le propriétaire du *London Daily Mail*, Lord Northcliffe, pour avoir traversé avec succès l'océan Atlantique. Les deux hommes ont entrepris ce qui fut effectivement le premier vol transatlantique direct à partir de Lester's Field (Terre-Neuve) et se sont posés à Clifden (Irlande), à peine moins de 16 heures et 30 minutes plus tard. Tous les vols transatlantiques, fructueux et infructueux, partaient de Terre-Neuve et, de ce fait, ont aidé à attirer beaucoup l'attention sur ce bout de terre et sa situation géographique en tant que point le plus rapproché de l'Europe. Avant cela, des dirigeables britanniques avaient fait la navette entre le Royaume-Uni et les États-Unis, dont le R-34, qui avait traversé l'Atlantique avant le vol d'Alcock et de Brown.

La Commission de l'air, établie en 1919 pour superviser ce nouveau moyen de déplacement, a commencé à réglementer les services aériens. Ce n'est cependant que plusieurs années plus tard que l'on disposera de la technologie qui allait permettre à l'aviation de jouer un rôle dans l'essor du Canada. Ainsi, un ministre avait déclaré : « [je] ne pense pas que le Canada aura jamais besoin d'un service aérien[18]. » Les progrès de l'aviation qui

18. J.R.K. Main, *Voyageurs of the Air : A History of Civil Aviation in Canada, 1858-1967* (Ottawa : Imprimeur de la Reine, 1967), 28.

C.D. Howe, ministre des Transports, que l'on aperçoit sur les marches d'un *North Star* des lignes aériennes Trans-Canada, était particulièrement intéressé à établir une forte présence canadienne dans le secteur croissant de l'aviation. Date inconnue.

Archives nationales du Canada, C 085170.

ont permis de transporter des passagers ont été lents au cours des années 1920 et 1930, mais il y en a quand même eu durant cette période.

En 1919, le Canadien Pacifique, qui avait déplacé tant de personnes et de marchandises par bateau et par train, a demandé que sa charte puisse inclure l'exploitation d'aéronefs. En 1922, on comptait 36 terrains d'aviation au Canada, dont sept appartenaient au gouvernement fédéral, tandis que les autres étaient utilisés par des aéroclubs locaux et des fabricants d'aéronefs. À l'époque, le gouvernement n'établissait et n'exploitait que les aérodromes destinés à son propre usage.

Dans l'intervalle, d'autres pays prenaient conscience des possibilités qu'offrait le développement du transport aérien. À la Conférence impériale de 1926, tenue à Londres (Angleterre), il a été convenu qu'il y aurait de meilleurs liens dans l'empire britannique si l'on instaurait un réseau de super-dirigeables entre l'Angleterre et ses colonies. Le premier ministre Mackenzie King a promis l'appui du Canada en s'engageant à construire une base pour dirigeables dans l'Est du pays. Saint-Hubert, près de Montréal, a été choisi comme base, mais un seul dirigeable s'y est posé. Ce genre de service aérien a pris fin après l'écrasement d'un dirigeable en France. Saint-Hubert a continué d'être exploité comme aéroport national de 1927 à 1941. Pendant les années 1920 et 1930, cette base a joué un rôle de premier plan dans le développement de l'expertise météorologique qui a rendu possibles les vols transatlantiques dans les années 1940. En plus de servir de liens pour les voyages à long parcours, l'aéroport de Saint-Hubert et le nouvel aéroport de Rimouski ont joué un rôle important dans la mise à l'essai d'un service aéropostal, dans le cadre duquel le courrier était livré et ramassé sur des navires de ligne faisant la navette entre l'Angleterre et le Canada.

L'évolution de l'aviation dans les années 1920 et 1930

Au cours des années 1920 et 1930, le gouvernement s'est intéressé au rôle que l'aviation pouvait jouer dans le développement du Nord. La politique du gouvernement a donné lieu à l'établissement dans tout le Nord canadien, y compris les régions éloignées, de services aériens commerciaux et autonomes ne nécessitant pas l'aide de l'État. En fait, durant les années 1920 et 1930, le Canada a été le chef de file mondial sur le plan du transport aérien des marchandises, presque toutes destinées au nord du pays[19].

À la fin des années 1920, le transport aérien était en pleine expansion aux États-Unis, et ce, tant sur le plan intérieur que dans ses activités commerciales avec d'autres pays, dont le Canada. Dans ce dernier, par contraste, les services aériens interurbains, tant pour les passagers que pour les marchandises, étaient négligeables. Le fait que le Canada

19. J.T. (Jack) Dyment, « Adapting TCA Aircraft to Canadian Conditions », *The CAHS Journal* 24, nº 1 (printemps 1986) : 7.

possédait un réseau ferroviaire qui desservait bien la population, alors que les États-Unis avaient un réseau plus fragmenté entre les centres de population, explique l'implantation accélérée de l'industrie aérienne au sud de la frontière. Dans les années 1930, des trains comme le 484 se déplaçaient presque aussi rapidement que les premiers avions. Cependant, durant cette période, les Canadiens ont commencé à envier les services aériens dont jouissaient leurs voisins du Sud[20].

Pendant les dures années de la Dépression, le gouvernement conservateur de R.B. Bennett n'a pas considéré que l'expansion de l'industrie de l'aviation était une priorité, mais a cependant engagé des chômeurs canadiens pour aménager des aéroports. Le gouvernement libéral qui a remporté l'élection de 1935 a promis de mettre en œuvre un système aérien transcanadien. On prenait de plus en plus conscience de l'évolution rapide qui avait lieu à l'échelle internationale, et on souhaitait utiliser la nouvelle technologie au profit du Canada afin d'affermir la situation du pays sur le plan du transport mondial et du commerce international.

Dans les années 1930, la plupart des gens ne considéraient pas que des vols transatlantiques réguliers étaient une idée réaliste. Seuls quelques douzaines d'appareils avaient fait le voyage et chaque traversée faisait encore les manchettes. Les voyages aériens sont restés excessivement coûteux durant de nombreuses années, et la grande majorité des voyageurs n'en avaient tout simplement pas les moyens. Par exemple, en 1931, un aller simple entre Winnipeg et Regina valait la somme princière de 18,50 $, tandis qu'un aller simple entre Montréal et New York coûtait 33,40 $, et entre Moncton et Toronto, 88,25 $[21]! Des tarifs très élevés pour l'époque! Quant aux voyages outre-Atlantique, les tarifs étaient exorbitants. En 1939, un aller simple pour traverser l'Atlantique entre l'Amérique du Nord et Marseille coûtait 375 $, ou 675 $ retour compris, ce dernier montant équivalant à environ 7000 $ en dollars canadiens de 1996[22].

Une des premières salles d'attente des lignes aériennes Trans-Canada.

Archives de la Ville d'Ottawa, CA 4406

20. Voir note 19 ci-dessus.

21. Larry Milberry, *Air Transport in Canada*, Toronto : CANAV Books, 1997), 122.

22. Milberry, 145.

Les vols commerciaux transatlantiques

En 1937, Botwood (Terre-Neuve) est devenue la base des services commerciaux d'hydravions transatlantiques. La première traversée commerciale réussie de l'Atlantique a eu lieu les 5 et 6 juillet 1937, quand le capitaine Harold E. Gray s'est envolé de Botwood pour Foynes, à l'embouchure du fleuve Shannon en Irlande, voyage qui lui a pris 12 heures et 34 minutes. Pendant ce temps, le capitaine A.S. Wilcockson décollait de Foynes, à destination de Botwood, pour un voyage d'une durée de 15 heures et trois minutes[23].

A.H. Sandwell relate ainsi le vol du capitaine Wilcockson, ainsi que l'enthousiasme qu'il a suscité.

« Après deux jours de repos à Botwood, le capitaine A.S. Wilcockson fit décoller le *Caledonia* à 8 h 45 (HNE) le jeudi 8 juillet, et prit la direction de Montréal, décrivant en cours de route un cercle autour de la ville de Québec et du paquebot *Empress of Britain*, à bord duquel se trouvait le premier ministre Mackenzie King. Diverses mesures, souvent improvisées, avaient été prises pour accueillir cet ambassadeur des airs qui arrivait d'outre-mer : des voies d'amerrissage avaient été balisées, des bouées d'amarrage avaient été mises en place, une barge de ravitaillement en carburant était disponible et les navires du port avaient été décorés; peu après midi, la foule commença à grossir le long de la route étroite qui, à deux milles de distance de Boucherville, longeait la rive sud du fleuve Saint-Laurent…

« La Canadian Broadcasting Corporation, avec la collaboration de la Compagnie Marconi Canada, avait mis en place un système complet de communication, comprenant une vedette rapide munie d'une radio ondes courtes… l'émission était transmise par un réseau transcanadien, et jusqu'à la NBC qui la diffusait…

« Le gros hydravion parut à l'horizon vers 15 h 46, perçant la brume de chaleur et suivant en ligne droite le fleuve en direction de Montréal. Quand il atteignit le port, tous les navires ayant la moindre vapeur dans leurs chaudières saluèrent son arrivée à grands coups de sifflets et de cornes… après que les acclamations et les applaudissements eurent diminué, [le capitaine Wilcockson] fut officiellement accueilli par l'honorable C.D. Howe, ministre des Transports, au nom du gouvernement fédéral; ensuite, par S.J. Hungerford, le président du Canadien National…

« Après avoir signé quelques centaines d'autographes, le capitaine Wilcockson et son équipage furent rapidement conduits dans une vedette pour un voyage triomphal sur le fleuve, une visite à l'hôtel de ville et, enfin, un dîner organisé par M. Hungerford, au Royal Montréal Golf Club.

« Peu après 13 heures, le vendredi 9 juillet, le *Caledonia* reprit l'air pour la dernière étape de son périple[24]… »

---

23. Milberry, 144.

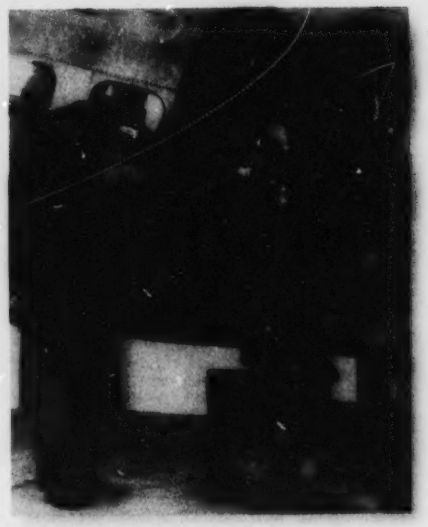
24. A.H. Sandwell, « North Atlantic Rehearsal », *Canadian Aviation* 10, nº 7 (juillet 1937) : 4, 12.

La construction et la propriété des aéroports

Le Canada a pris de plus en plus conscience qu'il ne pouvait se permettre d'ignorer ce nouveau moyen de transport rapide. En 1928, l'autorisation a été donnée d'entreprendre une étude en vue de l'implantation d'une ligne aérienne transcontinentale canadienne. Les années 1930 ont été marquées par maints progrès dans le domaine de l'aviation civile et de la construction d'aéroports, et ce, malgré les difficultés économiques de l'époque. L'achèvement de la voie aérienne transcanadienne, l'établissement du ministère des Transports, de même que la création de la société Trans-Canada Air Lines (Lignes aériennes Trans-Canada), qui offrait un service de transport de courrier et de voyageurs, ont été les points marquants de cette décennie.

La voie aérienne transcanadienne était fondée sur le réseau des aéroports municipaux qui étaient établis dans tout le pays, et dont un grand nombre étaient le fruit du mouvement des aéroclubs. En 1927, le gouvernement avait lancé une politique fort fructueuse qui avait eu un impact considérable sur la construction d'aéroports. Un groupe local fournissait un aérodrome convenable, des hangars, un mécanicien d'aéronef, un instructeur et 30 personnes désireuses d'apprendre à voler. En retour, l'État fournissait deux avions et remettait 100 $ à chaque personne qui obtenait son brevet. C'est ainsi que les aéroclubs ont créé une chaîne d'aéroports dans les principaux centres et ont eu une incidence considérable sur la formation de pilotes. À la fin de l'année 1929, il y avait 24 aéroclubs en service dans tout le pays.

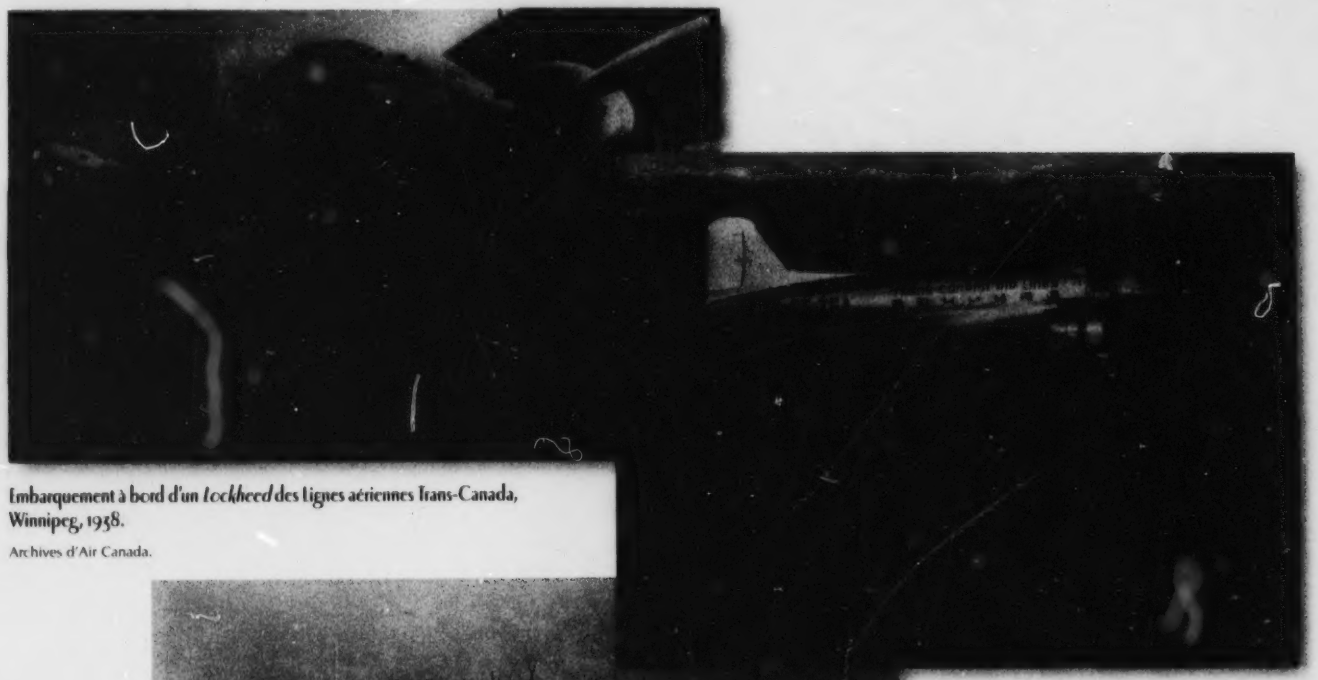
Le rôle de l'État consistait à fournir des aéroports intermédiaires entre les principaux aéroports municipaux, ainsi que d'autres services de soutien, tels que des services radio et météorologiques, et des balises éclairées pour les vols de nuit. Durant la Dépression, sous le gouvernement Bennett, des équipes de travail ont été formées pour aménager des pistes d'atterrissage et des aéroports dans tout le pays. Ces projets d'assistance-chômage ont permis d'aménager 43 sites en 1934 et en 1935. Les membres des équipes qui effectuaient ce travail utile étaient surnommés les « Royal Twenty Centers » car ils touchaient 20 sous par jour pour leur travail. Lorsque le Canada a fini par sortir de la Dépression, ainsi qu'au cours des années suivantes, les aéroports ont connu d'autres améliorations, soit l'ajout de feux de signalisation, de pistes asphaltées et de terminaux de plus grande taille. Cela marquait le début d'une intervention à grande échelle de la part de l'État dans l'aviation civile commerciale, et d'un rôle encore plus actif dans l'aménagement des aéroports.



Premier envoi de courrier postal des Lignes aériennes Trans-Canada, de Toronto à Winnipeg, octobre 1939.

Archives nationales du Canada, PA 112026.

Le nouveau ministère fédéral des Transports, établi en 1936, avait entre autres la responsabilité des services aériens. Avec ce nouveau pouvoir de supervision des services aériens et la création des Lignes aériennes Trans-Canada, tous les éléments étaient en place pour que le Canada fasse pleinement usage de la technologie aéronautique.



Embarquement à bord d'un *Lockheed* des lignes aériennes Trans-Canada, Winnipeg, 1938.

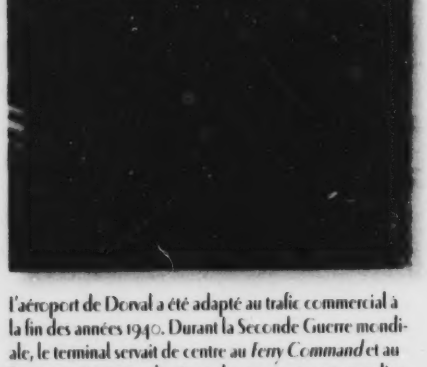
Archives d'Air Canada.

Un DC-3 survolant la ville de Québec, 1946.

Archives d'Air Canada.

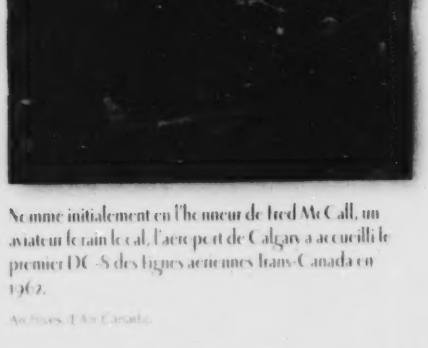
Un *Douglas* DC-3 des lignes aériennes Trans-Canada, aéroport d'Uplands, Ottawa, 1948.

Archives du Musée canadien de l'aviation, 5568.



L'aéroport de Dorval a été adapté au trafic commercial à la fin des années 1940. Durant la Seconde Guerre mondiale, le terminal servait de centre au *Ferry Command* et au Service aérien transatlantique du gouvernement canadien.

Archives d'Air Canada



Nommé initialement en l'honneur de Fred McCall, un aviateur local, l'aéroport de Calgary a accueilli le premier DC-8 des Lignes aériennes Trans-Canada en 1962.

Archives d'Air Canada

Lorsque la Seconde Guerre mondiale a éclaté, l'État a pris à bail certains aéroports municipaux en vue de soutenir le Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB). Durant la guerre, 25 aéroclubs du Canada ont pris part au PEACB et exploité 22 écoles élémentaires de pilotage, qui ont formé plus de 41 000 pilotes pour les forces aériennes du Canada, de la Grande-Bretagne et du Commonwealth[25]. Deux cents aéroports ont été construits en grande partie à cause du Programme, et des milliers de jeunes hommes ont été recrutés et formés comme membres d'équipages de vol pour soutenir l'effort de guerre. Après la guerre, quelques municipalités ont repris leurs aéroports, tandis que d'autres ont choisi d'en fermer les portes. On pensait néanmoins que plus il y avait d'aéroports, plus la demande en aéronefs serait grande, ce qui créerait davantage d'emplois dans le secteur de la fabrication et de l'entretien des aéronefs.

Bien des aéroports avaient été construits par des administrations locales qui, même avec l'aide financière d'autres paliers de gouvernement, n'étaient pas en mesure de financer l'infrastructure aéroportuaire nécessaire pour accueillir les avions de plus grande taille et faire face à l'accroissement de la quantité de marchandises et du nombre de voyageurs. C'est ainsi que le gouvernement fédéral a pris en charge de plus en plus d'aéroports dans les décennies qui ont suivi.

Les Lignes aériennes Trans-Canada et les Lignes aériennes Canadien Pacifique

L'évolution rapide de l'aviation à l'échelle internationale, les obligations internationales en matière de liaisons aériennes et la nécessité de mettre en valeur les intérêts canadiens ont incité le gouvernement fédéral à établir les Lignes aériennes Trans-Canada (LATC) en 1937 (ce nom est devenu Air Canada en 1965). Le gouvernement était d'avis qu'une seule compagnie aérienne canadienne devrait desservir le marché international et qu'il fallait que l'État en soit le propriétaire.

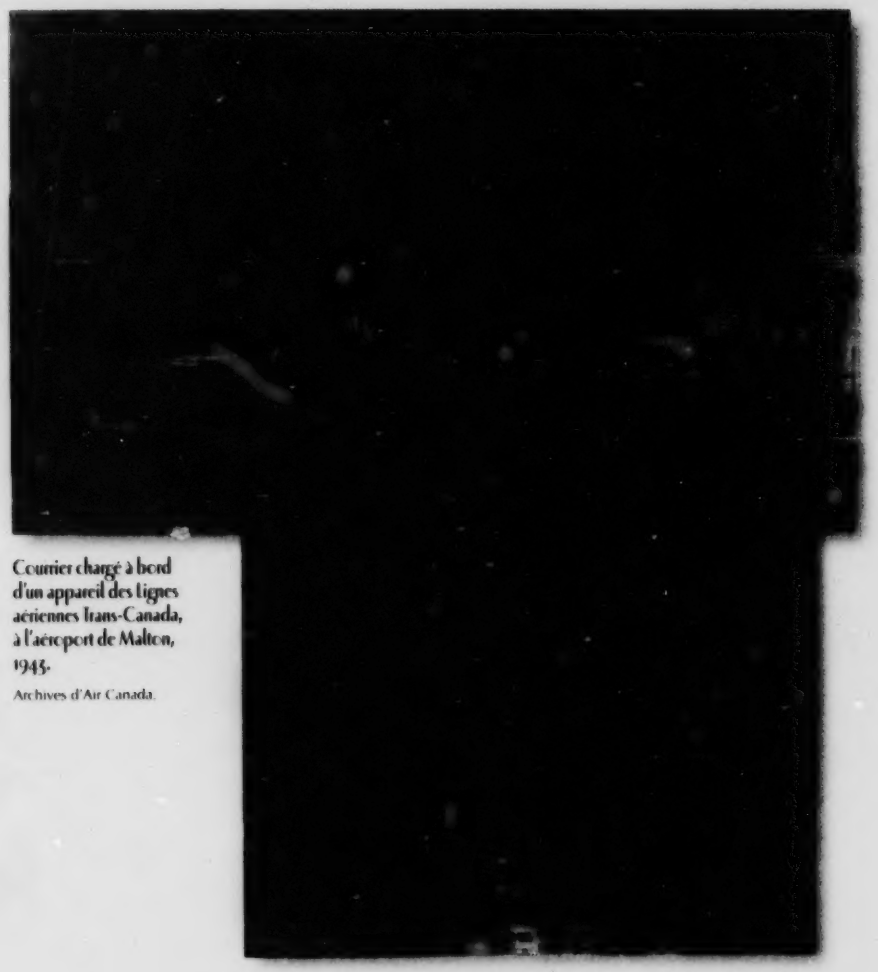
Devant les contestations du chef de l'Opposition R.B. Bennett, le nouveau ministre des Transports, C.D. Howe, a répondu ce qui suit : « Je pense que la plupart d'entre nous sommes conscients de la nécessité d'un tel service. Le Canada est peut-être l'un des rares pays au monde à ne pas être doté d'un service aérien régulier d'envergure nationale… nous sommes loin derrière d'autres pays en ce qui concerne les services aériens

25. T.M. McGrath, *History of Canadian Airports* (Ottawa : Ministère des Approvisionnements et Services Canada, 1992), 16–17.

offerts entre les centres de population... Durant l'année civile 1936, plus d'un million de personnes ont effectué un vol aérien régulier aux États-Unis... On vend au Canada des timbres-poste-avion, mais une grande partie de notre courrier est acheminé de l'autre côté de la frontière, transporté par les services aériens aux États-Unis, et ramené ensuite de ce côté-ci de la frontière... La quantité de ce courrier aérien est suffisante pour justifier l'établissement d'un service direct au Canada[26]. »

Le gouvernement canadien a ensuite établi un service transatlantique pour soutenir l'effort de guerre. Le Canadien Pacifique a constitué le *Ferry Command Department*, dont la principale base d'activités était Saint-Hubert. Ce service avait pour mission de livrer des aéronefs aux forces outre-mer, ainsi que de transporter du courrier, du matériel et du personnel militaire et gouvernemental prioritaire, en plus de s'occuper de la formation de pilotes et de membres d'équipage pour les vols transatlantiques – une tâche que la Royal Air Force a par la suite prise en charge en 1941.

Les aéronefs étaient la propriété du gouvernement canadien, mais les Lignes aériennes Trans-Canada les ont utilisés à des fins non commerciales pendant la durée de la guerre. Le vol inaugural des LATC a eu lieu le 22 juillet 1943, et



Courrier chargé à bord d'un appareil des Lignes aériennes Trans-Canada, à l'aéroport de Malton, 1943.

Archives d'Air Canada.

Le capitaine G.W. McLaren, pilote du premier service transatlantique régulier des Lignes aériennes Trans-Canada, 15 avril 1947.

Archives d'Air Canada.

26. Milberry, 138.

Un *Lancaster Avro* des lignes aériennes Trans-Canada, août 1946.

Archives nationales du Canada, PA 61646 et PA 61649.

emportait à son bord des membres des Forces armées ainsi qu'une grande quantité de courrier[27]. L'effort de soutien en temps de guerre avait prouvé que les vols transatlantiques étaient possibles, et cela devait ouvrir la voie à une intensification du transport aérien dans les années qui allaient suivre.

À partir de 1943, le service aérien a connu une nette expansion et, en 1947, le Canada et les LATC exploitaient un service aérien transatlantique entièrement commercial[28]. Les Lignes aériennes Trans-Canada ont annoncé qu'en un mois seulement – avril 1946 – elles avaient transporté 344 passagers dans ses *Lancaster* à 10 places. En septembre, le service avait été étendu jusqu'à Londres, et utilisait l'aéroport Heathrow ouvert depuis peu. À la fin de l'année, les LATC avait traversé 600 fois l'Atlantique, transportant 5021 passagers.

À mesure que la fréquence des vols augmentait et que davantage de gens apprenaient l'existence des voyages aériens, le nombre de voyageurs croissait lui aussi. Il s'est produit un changement notable quand les *North Star*, des appareils comptant 36 places, ont été mis en service en mai 1947 car la capacité de ces aéronefs était de 3,6 fois supérieure à

27. David MacKenzie, *Canada and International Civil Aviation – 1932–1948* (Toronto: University of Toronto Press, 1989), 91.

28. MacKenzie, 92.

Lors des premiers vols, le confort n'était pas à l'ordre du jour. On remettait souvent aux passagers de la ouate de coton, de la gomme à mâcher et une tasse. La ouate avait pour fonction de protéger les oreilles contre le bruit, et la gomme, d'aider à supporter la pression atmosphérique; la tasse était destinée aux estomacs fragiles. *North Star*, fin des années 1940.

Archives d'Air Canada.

celle des *Lancaster*. En juin 1947, la fréquence des vols transatlantiques hebdomadaires est passée à neuf. Les vols en partance de l'Europe et des îles britanniques à destination de l'Ouest étaient toujours pleins à cause de la vague d'immigration de l'après-guerre[29]. Dans le cadre d'une entente conclue avec la province de l'Ontario, les LATC ont commencé à amener des milliers d'immigrants au Canada, une mission qui, au début, était confiée en sous-traitance à la société Trans-Ocean Airlines des États-Unis. En juillet 1947, un record a été établi lorsque les LATC ont transporté 2788 passagers. Cette année-là, la société a effectué 900 traversées, transportant en tout 15 815 passagers[30].

« Les premiers vols transatlantiques étaient une aventure dans le meilleur des cas mais, heureusement, ils se déroulèrent sans encombre. L'un des premiers passagers de la Pan Am était un jeune fonctionnaire canadien, Lester Pearson, qui retournait en Angleterre quelques jours seulement avant la déclaration de la guerre. Dans ses mémoires, il a relaté l'expérience : "Je n'ai douté qu'une seule fois de mon bon sens après avoir décidé de rentrer d'urgence par la voie des airs. Nous nous étions posés à Shediac, au Nouveau-Brunswick, à cause d'ennuis de moteur. Lorsque nous prîmes de nouveau l'air, nous nous heurtâmes à une violente tempête au-dessus de l'Atlantique Nord. Je me trouvais dans une couchette du haut de l'appareil, et me sentais fort misérable car, à l'époque, j'étais sensible autant au mal de l'air qu'au mal de mer. Par un petit hublot ovale, je jetai un coup d'œil dans l'obscurité de la nuit et constatai que nous ne volions qu'à quelques centaines de pieds au-dessus des vagues démontées. J'espérais que l'on avait bel et bien remis en état le moteur et je me dis : 'Que diable fais-tu ici?'"[31]. »

29. Milberry, 226.

30. Voir note 29 ci-dessus.

31. MacKenzie, 72–73.

Wendy Traviss-Paul, commissaire de bord auprès d'Air Canada et ancienne membre du conseil d'administration de la Société historique de l'aviation canadienne, décrit dans cet article paru en 1986 quelques-uns des premiers défis que devait relever le personnel des LATC.

« Lorsque l'on mentionne le mot "pionnier", on songe habituellement à des hommes portant un chapeau de fourrure et conduisant un chariot de la rivière Rouge ou bâtissant une cabane de rondins. Toutefois, dans les années 1930, une nouvelle race de pionniers a vu le jour : le moyen de transport n'était plus le chariot, et la cabane en question était maintenant une cabine, celle d'un avion de ligne Lockheed. Quant aux hommes portant un chapeau de fourrure, il s'agissait à présent de belles infirmières revêtues d'un élégant uniforme bleu marine – les premières hôtesses de l'air du Canada au service des Lignes aériennes Trans-Canada.

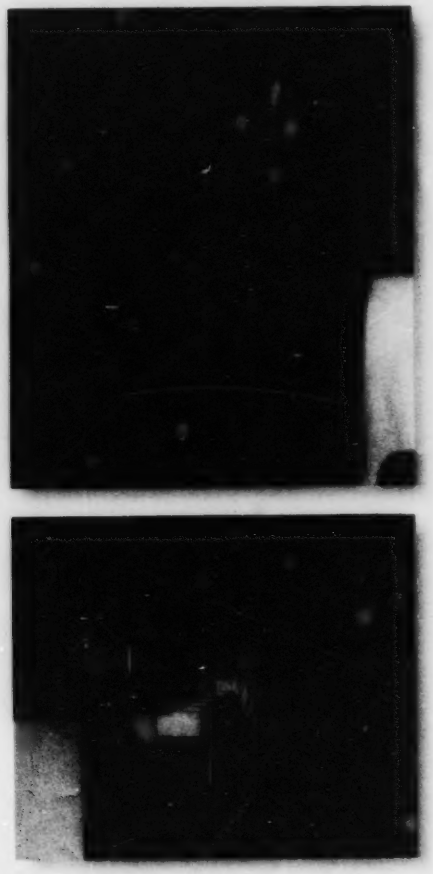
« ... Même si l'accroissement des horaires de vol, l'arrivée de l'avion à réaction et la fourniture de services de bord compétitifs ont radicalement transformé la nature du travail, le romantisme et la mystique que l'on associe à la belle époque de l'aviation subsistent encore dans l'esprit de bien des passagers.

« Lorsque l'on a introduit l'avion de passagers, la compagnie des LATC a dû embaucher du personnel de cabine; comme les voyages aériens causaient beaucoup d'anxiété et que les passagers souffraient souvent du mal de l'air, il était logique que les hôtesses de l'air soient des infirmières. Les caractéristiques standard étaient les suivantes : une taille de cinq pieds à cinq pieds cinq; un poids de 95 à 125 livres; célibataire, citoyenne canadienne et pas de lunettes. Les LATC étaient à la recherche de femmes pratiques et posées, qui étaient enjouées, pleines de tact et au courant de l'actualité. Un reporter de l'époque a bien résumé ce que l'on recherchait : "Les jeunes filles qui aspirent à devenir hôtesses doivent combiner la grâce de Vénus avec les compétences de Florence Nightingale".

« ... 1945 vit le début des vols transatlantiques, ce qui donna aux hôtesses plus de travail mais moins de responsabilités; se joignirent à elles les commissaires de bord, qui superviseraient le vol; et les aéronefs furent dotés de blocs-offices permettant de servir des repas chauds complets. Les horaires étant irréguliers, il était fréquent que l'équipage fasse de longues escales en Europe et dans les Antilles, en attendant l'arrivée du prochain appareil. À mesure que le matériel s'améliora, le service des repas devint plus complexe – le bar à service complet fut introduit sur les vols océaniques en 1945 et, sur les vols intérieurs, à l'arrivée du DC-8L en 1966. Lorsque le 747 se joignit à la flotte, les passagers eurent droit à la projection de films en vol. Les passagers avaient maintenant d'autres sources de divertissement que de s'entretenir avec les hôtesses, et quelle bénédiction! Avec les nouveaux services, on n'avait plus de temps de parler!

« ... Grâce à ces femmes étonnantes des LATC, il règne encore un grand esprit de camaraderie, un sentiment de famille pourrait-on dire, au sein des équipages d'aujourd'hui... Grâce à ces merveilleuses pionnières de l'aviation, nous sommes en mesure de faire partie d'une ère qui, sans leur détermination et leurs idées, n'aurait jamais vu le jour. Bravo aux "Nightingale des LATC"![32] »

32. Wendy Traviss, « On the Wings of a Nightingale : TCA's Flying Ladies », *The CAHS Journal* 24, nº 1 (printemps 1986) : 23, 33.



Les commissaires de bord et les hôtesses de l'air offrent une gamme de services aux voyageurs, dont le nombre augmente de plus en plus vite, 1945.

Archives d'Air Canada.

En 1930, le CN et le CP se sont joints à la Western Canada Airways pour former la Canadian Airways Limited. Aux yeux d'un grand nombre de ceux qui suivaient l'évolution de l'aviation au Canada, cette société privée devait assumer le rôle de la compagnie aérienne nationale, car il s'agissait du transporteur aérien le plus stable et le plus important au pays. Cela ne s'est pas produit. Toutefois, malgré des temps difficiles lors de la Dépression, la compagnie est parvenue à créer son propre créneau dans le secteur en expansion rapide des services aériens et, en 1940 et en 1941, années où elle portait désormais le nom de Canadian Pacific Airways, la société fit l'acquisition de 10 compagnies d'aviation, dont la Yukon Southern Transport.

Au début, ces sociétés ont continué de fonctionner en grande partie comme auparavant, gardant même leur propre nom, mais, progressivement, les services ont été coordonnés et, en 1942, la nouvelle compagnie Canadian Pacific Air Lines (Lignes aériennes Canadien Pacifique, ou LACP) est entrée en service. Vers la fin de la décennie, la compagnie a obtenu l'autorisation de desservir le marché du Pacifique car la compagnie LATC, qui appartenait à l'État, n'avait pas les ressources voulues pour s'étendre dans ce secteur. On craignait que le Canada ne perde du terrain au profit des sociétés américaines et britanniques s'il n'agissait pas rapidement. L'État a donc commencé à faire preuve de plus de souplesse en laissant les mains libres à des compagnies aériennes privées.

Grant McConachie, présidant des LACP, était débordant d'enthousiasme au sujet de la manière dont les voyages aériens réunissaient maintenant les habitants du monde entier. « Pensez-y! », disait-il, avec un large sourire et en ouvrant grand les bras. « Si l'on compare le monde de Magellan à un melon d'eau, il a fallu trois cents ans et la puissance de la vapeur pour le réduire à la taille d'une pomme. Mais, en un demi-siècle, l'aéronef l'a rapetissé à la taille d'un petit pois, et, dans une cinquantaine d'années, il l'aura réduit encore davantage, à la taille d'une tête d'épingle[33]. »

En 1950, le service à destination du Royaume-Uni, des Antilles et des États-Unis était bien établi, et l'on envisageait d'autres lignes menant vers l'Europe et l'Amérique du Sud. Grâce à une économie prospère, les billets étaient plus abordables. Dans les années de l'après-guerre, le mode de transport a commencé à changer, résultat direct de la conception

33. Alison Gardner, *Grant McConachie*, Série The Canadians (Don Mills, Ont. : Fitzhenry & Whiteside Ltd., 1979), 60.

d'avions plus puissants, de l'accroissement du nombre de membres d'équipages aériens bien formés, de la pressurisation des cabines, de l'existence d'aéroports plus grands et mieux équipés, d'un soutien technique accru et, enfin, de l'introduction du moteur à réaction. Les personnes qui voyageaient entre l'Europe et l'Amérique du Nord abandonnaient les vapeurs transatlantiques, aussi confortables qu'ils soient, en faveur des avions de ligne. L'afflux d'immigrants arrivant au Canada après la guerre n'avait pas fléchi, et les voyages aériens d'affaires et de vacances étaient en hausse. On avait besoin d'avions de plus grande capacité, capables de voler plus vite et plus loin, tout en étant économiques.

Le *Comet* était en mesure de répondre à certains de ces besoins. Il pouvait accomplir des vols plus longs et voyager à des vitesses supérieures, mais le nombre de passagers qu'il pouvait transporter était encore restreint. Le *Canadair North Star* des LATC a fourni de bons services pour traverser l'Atlantique, jusqu'à ce qu'il soit remplacé en 1954 par un avion plus gros et plus rapide : le *Super Constellation*[34]. L'avènement de l'avion à réaction à la fin des années 1950 a accru davantage la vitesse et le rayon d'action des aéronefs, mais leur capacité de transport de passagers n'avait pas changé de beaucoup. C'est l'introduction, dans les années 1970, du Boeing 747 à plus long rayon d'action qui a changé les choses : les vols pouvaient maintenant accueillir un nombre nettement supérieur de passagers et offrir des tarifs plus bas, permettant ainsi à un plus grand nombre de voyageurs de profiter de ce genre de transport.

La popularité grandissante des voyages aériens

C'est donc au milieu des années 1960 que l'avion à réaction a éclipsé le navire de ligne comme moyen privilégié par tous, les immigrants compris, pour venir au Canada. Dans les années 1950, le pourcentage d'immigrants arrivant par avion a constamment grimpé, atteignant près de 40 %[35] en 1960. En 1964, pour la première fois, plus de la moitié des nouveaux venus sont arrivés par avion[36], et, en 1973, les avions étaient devenus le mode de déplacement pour plus de 85 % des immigrants[37].

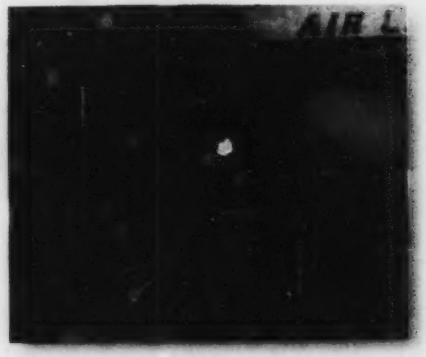
Même si des immigrants qui possédaient les compétences dont le Canada avait

34. Milberry, 733.

35. Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration, *Statistique de l'immigration en 1960* (Ottawa : Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration, 1961), pas d'éditeur.

36. Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration, *Statistiques de l'immigration en 1964* (Ottawa : Imprimeur de la Reine, 1965), pas d'éditeur.

37. Main-d'œuvre et Immigration, *1973 : Statistiques d'immigration* (Ottawa : Information Canada, 1975), 3.



Immigrants arrivant de Prestwick (Écosse) et accueillis par James A. MacKinnon, ministre intérimaire des Mines et des Ressources, à l'aéroport Dorval de Montréal, juin 1948.

Archives nationales du Canada, C 49401.

Archives du Canadien Pacifique, A-6671

Un *Super-Constellation* ainsi qu'un *North Star* et deux DC-3, aéroport de Vancouver, 1954.

Archives d'Air Canada.

Noel Marples, son épouse Sheila et leurs neuf enfants arrivant à Vancouver, depuis l'Angleterre, v. 1958.

Archives nationales du Canada, C-045085.

Le *Super-Constellation* de Lockheed – un géant pour son époque – était utilisé par les lignes aériennes Trans-Canada sur les longs trajets. Des réservoirs de bout d'aile ont été ajoutés pour accroître la distance franchissable par l'appareil sur le réseau de l'Atlantique Nord. Le « Super-Connie », qui transportait de 63 à 75 passagers, selon la disposition des places, a été en service de 1954 à 1962.

Archives d'Air Canada.

Le service transatlantique, depuis Toronto, à bord d'un *Super-Constellation*, a été lancé avec beaucoup de bruit en mai 1954.

Archives d'Air Canada.

L'aéroport international de Gander à Terre-Neuve, un maillon important dans les voyages transatlantiques, août 1949.

Archives du Musée canadien de l'aviation, Ottawa, 5332.

besoin continuaient d'arriver, le gouvernement du Canada était en voie de changer ses politiques, et le pays accueillait un nombre grandissant de réfugiés et de personnes déplacées. Ayant peu de biens à transporter et pouvant voyager par la voie des airs à partir d'un nombre croissant de pays, les réfugiés arrivaient au Canada par avion, parfois à bord d'aéronefs des Forces armées à la suite d'initiatives humanitaires.

Les aéroports ont évolué au rythme de la popularité croissante des voyages par avion. Ils étaient naguère l'endroit où les familles se rendaient en voiture, au cours de la balade du dimanche après-midi, pour y faire un pique-nique dans les champs herbeux le long de la piste et pour admirer les merveilles de la technologie aéronautique; mais, pour bon nombre de gens, l'attrait de la nouveauté s'est estompé. Le miracle du vol et de la technologie aéronautique est aujourd'hui chose acquise, et toute « l'action » se déroule à l'intérieur du terminal. Les taxis déversent des passagers qui, ployant sous le poids de leurs bagages, se précipitent vers les comptoirs d'enregistrement. L'aire d'arrivée, où familles et amis sont réunis, est encombrée et bruyante. Les agents d'immigration trient les passeports, et ceux qui s'occupent de l'accueil à l'aéroport et des initiatives de réétablissement concernant les immigrants et les réfugiés s'affairent à prendre des dispositions pour le transport et l'hébergement.

La croissance rapide des LATC depuis la naissance de cette compagnie en 1937, l'émergence d'un leadership dynamique dans le domaine du développement de l'aviation ainsi que l'expansion énorme de l'aviation canadienne dans son ensemble au cours de la guerre ont mené à une croissance marquée de la popularité du transport aérien, et ce, à l'échelon tant international que national. La disponibilité de services aériens à partir de différentes régions du nouveau « village planétaire » et les changements apportés aux politiques d'immigration et d'assistance aux réfugiés allaient permettre au Canada d'accueillir de nouveaux arrivants provenant d'un plus grand nombre de pays.

Les ponts aériens

« Le réfugié est devenu l'homme ordinaire de notre époque[38]. »

Ce n'est que de nombreuses années après l'avènement de l'avion de passagers que l'aéronef en est venu à jouer un rôle humanitaire. Le Canada a acquis sa première expérience à grande échelle dans

38. Henry Kreisel, cité dans John Robert Colombo, *Concise Canadian Quotations*, Edmonton, Hurtig, 1976, 110.

Réfugiés hongrois descendant d'un *Douglas* DC-4 de la compagnie Maritime Central Airways, à Montréal, 1956.

Archives nationales du Canada, PA 125700

ce genre d'initiative internationale en 1956, quand des chars russes ont écrasé un soulèvement en Hongrie et que 200 000 Hongrois ont fui leur patrie. Même si le nombre d'immigrants hongrois admis au Canada était peu élevé par rapport au nombre total d'immigrants en 1957 — près de 40 000 Hongrois sont arrivés au Canada vers la fin de 1956 et en 1957— l'expérience a permis aux autorités de l'immigration du Canada d'acquérir une expertise dans les déplacements par avion qui allait se révéler précieuse lors d'initiatives futures à grande échelle concernant les réfugiés.

À l'époque où les Hongrois quittaient massivement leur pays, Jack Pickersgill était ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration au sein du gouvernement libéral de Louis Saint-Laurent. Ayant appris que la majorité des Hongrois s'étaient réfugiés en Autriche, Pickersgill a donné des directives aux représentants du bureau canadien d'immigration à Vienne afin qu'ils accordent la priorité absolue au traitement des demandes des Hongrois.

Earl E. McCarthy, qui s'était joint au Ministère en 1947 lorsqu'il avait quitté l'Aviation royale du Canada, était le chef du contrôle des déplacements et des transports au Ministère en 1956. Il se rappelle le jour qui a marqué le début de sa participation aux initiatives visant les réfugiés hongrois. Il quittait son bureau lorsqu'un homme imposant — le sous-ministre — s'était approché pour lui demander : « Comment pouvons-nous faire entrer au Canada le plus rapidement possible ces pauvres Hongrois qui fuient leur pays? » Il a alors répondu : « Par avion[39]. »

À la fin de novembre de cette même année, les procédures d'immigration ont été simplifiées expressément pour les Hongrois, et Ottawa a annoncé le transport gratuit par bateau et par avion pour tous les Hongrois satisfaisant aux critères d'admission. À 84 ans, Jack Pickersgill s'est remémoré cette période dans un discours qu'il a prononcé :

39. Earl E. McCarthy, « The Hungarian Refugee Movement : Transportation and Settlement in Canada », dans *Breaking Ground : The 1956 Hungarian Refugee Movement to Canada*, Robert H. Keyserlingk, dir. (Toronto : York Lanes Press, 1993), 58.

« Le 23 novembre, j'avais déjà commencé à me rendre compte qu'un grand nombre de personnes qui voulaient venir au Canada restaient où elles étaient parce qu'il n'y avait pas assez de moyens de transport. Le même jour, j'ai pris des dispositions avec les Lignes aériennes Trans-Canada, maintenant Air Canada, les Lignes aériennes Canadien Pacifique et les compagnies de transport maritime afin qu'elles nous réservent toutes les places libres dont elles disposaient. M'adressant à toutes les lignes aériennes et à tous les transporteurs par vols nolisés que je pouvais trouver en Amérique du Nord, j'ai aussi organisé un pont aérien dans le but de faire venir au pays tous les réfugiés qui le souhaitaient.

« ... Le 28 novembre, après m'être entretenu avec le premier ministre et le ministre des Finances, j'ai assisté à une réunion du cabinet au cours de laquelle j'ai recommandé d'octroyer un passage gratuit à tous les réfugiés hongrois qui présenteraient une demande d'immigration au Canada à notre bureau de Vienne. Je crois que cette offre n'avait jamais été faite auparavant à quiconque. Après que j'ai eu formulé ma proposition, M. Harris m'a demandé combien cela coûterait. J'ai répondu que je n'en avais aucune idée et lui ai demandé quelle différence cela pouvait bien faire? Ce qui l'a un peu choqué. Après tout, il était le ministre des Finances.

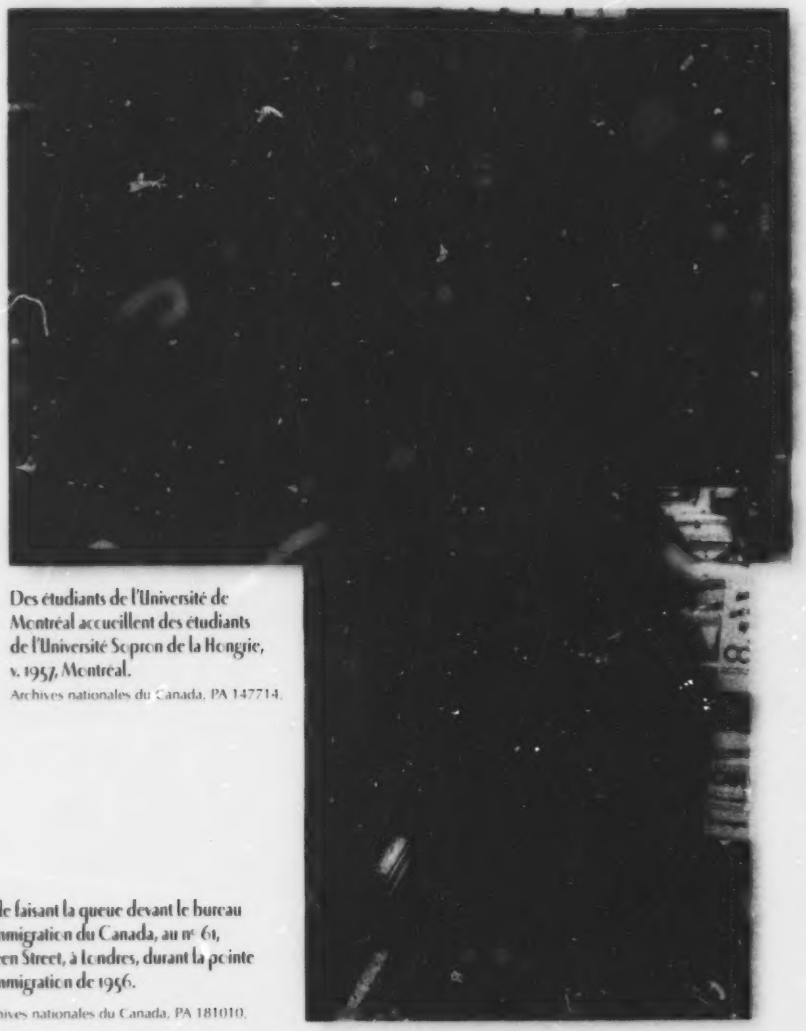
« ... Récemment, j'ai consulté le Hansard (1956) pour y retrouver un exposé que j'avais fait plus tard devant la Chambre. Une chose était très claire. J'avais déclaré : "Par personne, nous avons dépensé plus pour le déplacement des réfugiés hongrois que tout autre pays, y compris les États-Unis"[40]. »

Lorsque la nouvelle s'est répandue que le gouvernement fédéral passait aussi des marchés avec des lignes aériennes américaines, Maritime Central Airways, à Moncton, au Nouveau-Brunswick, et les lignes aériennes Wheeler, à Montréal, ont entrepris de soumissionner. Les deux compagnies ont été acceptées, ce qui leur a valu d'augmenter considérablement leur flotte presque instantanément.

Les compagnies de navigation ont aussi accepté de transporter des groupes nombreux, et il n'était pas rare de voir beaucoup d'avions et de navires de haute mer arriver en même temps. L'organisation du transport exigeait des consultations constantes avec les lignes aériennes, le Canadien Pacifique et le Canadien National ainsi que les compagnies de navigation.

Les réfugiés arrivant sur la côte Est poursuivaient leur périple en train. On espérait que la plupart d'entre eux s'établiraient dans l'Ouest; en fait, environ un tiers d'entre eux s'y sont installés, un autre tiers s'est installé en Ontario, et le reste s'est retrouvé au Québec et dans les Maritimes.

Alors que le gouvernement fédéral relevait le défi d'amener des milliers de Hongrois au Canada, il devait aussi faire face à un nombre bien plus important encore d'immigrants britanniques. Ces derniers étaient forcés d'émigrer à la suite de la saisie, par l'Égypte, du Canal de Suez, qui était contrôlé par des intérêts internationaux. Après l'échec des pourparlers, la Grande-Bretagne, la France et Israël ont secrètement convenu de s'opposer à l'Égypte. Le bombardement brittanico-français de l'Égypte en octobre 1956 a entraîné une panique dans certaines régions de Grande-Bretagne. Par ailleurs, les bombardements ont fait per-



Des étudiants de l'Université de Montréal accueillent des étudiants de l'Université Sopron de la Hongrie, v. 1957, Montréal.
Archives nationales du Canada, PA 147714.

Foule faisant la queue devant le bureau d'immigration du Canada, au nº 61, Green Street, à Londres, durant la pointe d'immigration de 1956.
Archives nationales du Canada, PA 181010.

dre à bon nombre de Britanniques leur confiance à l'égard du gouvernement Eden. Un autre facteur était l'importante récession économique de 1957, qui a incité bien des gens à envisager de s'installer ailleurs. Ainsi, plus de 108 000 Britanniques ont quitté leur pays pour venir au Canada. Pour faire face à l'immense afflux d'immigrants, le gouvernement fédéral a organisé un pont aérien (« Air Bridge to Canada »), grâce auquel près de 20 000 immigrants hongrois et britanniques sont arrivés au Canada par plus de 200 vols nolisés au cours des premiers mois de 1957.

L'année 1957 a représenté un tournant dans l'histoire de l'immigration canadienne. Environ 282 000 immigrants sont venus au Canada cette année-là. L'expertise acquise pour faire face aux problèmes posés par le déplacement des personnes à grande échelle, comme dans le cas des Hongrois et des Britanniques, a bien servi les autorités de l'immigration au cours des années suivantes. En fait, l'expérience allait se révéler précieuse lorsqu'est venu le moment de traiter l'afflux de 12 000 Tchèques à la suite de l'invasion de la Tchécoslovaquie en 1968 et le déplacement par avion de 4420 Asiatiques d'Ouganda au Canada,

Des Asiatiques de l'Ouganda montant à bord d'un avion à l'aéroport d'Entebbe (Ouganda), 1972.
Collection Roger St. Vincent.

en octobre et novembre 1972. Pas plus tard qu'en 1999, des ponts aériens à grande échelle ont été utilisés de nouveau pour évacuer quelque 7000 réfugiés kosovars vers le Canada. Le recours à l'avion pour déplacer un nombre considérable de personnes a marqué la fin de l'âge d'or du navire de ligne et l'aube d'une nouvelle ère dans le domaine du transport et de l'immigration.

CHAPITRE 3

VERS UNE ÈRE NOUVELLE :
UNE PÉRIODE DE TRANSITION POUR LES TRANSPORTS ET LES POLITIQUES

CHAPITRE 3

VERS UNE ÈRE NOUVELLE : UNE PÉRIODE DE TRANSITION POUR LES TRANSPORTS ET LES POLITIQUES

L'après-guerre

Au cours de la période d'après-guerre où la technologie dans le secteur des transports progressait rapidement, l'évolution de la politique d'immigration du Canada a connu plusieurs faits marquants liés à ces progrès.

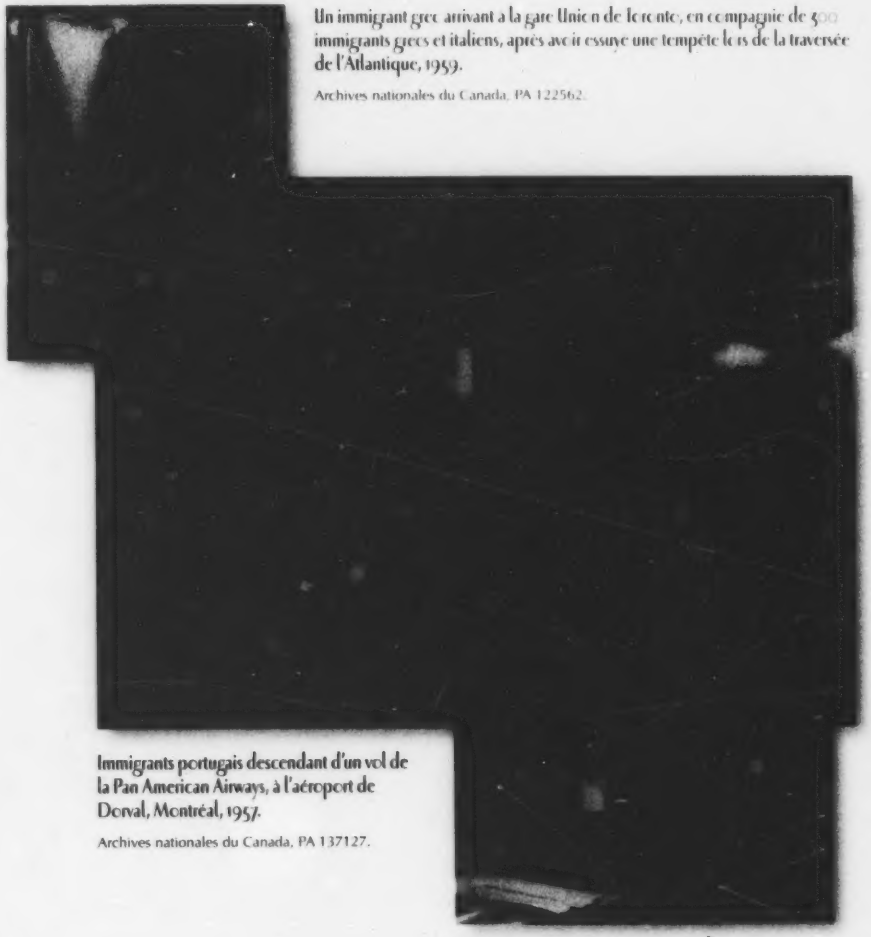
Faisant preuve de la même confiance que celle qui avait inspiré la *Loi sur la citoyenneté* canadienne de 1947, le premier ministre Mackenzie King a déclaré devant la Chambre des communes, en mai de la même année, que la politique du gouvernement visait à favoriser la croissance de la population du Canada grâce à l'immigration. Le Canada, a-t-il souligné, avait le droit d'exercer une discrimination dans la sélection de ses immigrants, mais il avait aussi l'obligation morale d'aider les réfugiés et les personnes déplacées. À cet égard, il a déclaré que le gouvernement envoyait « des agents d'immigration pour examiner la situation parmi les groupes de réfugiés » et qu'il prenait « des mesures pour l'admission accélérée de milliers d'entre eux[41]. »

La déclaration de Mackenzie King devant la Chambre a représenté un jalon important dans l'histoire de l'immigration du Canada. Pour la première fois depuis l'immigration massive de la période Sifton, Ottawa entendait recourir à l'immigration pour accroître la population du Canada et renforcer l'économie du pays[42].

Entre 1946 et 1952, le Canada a admis plus de 160 000 personnes déplacées et réfugiés d'Europe, enregistrant ainsi un taux d'acceptation par habitant nettement supérieur à celui des États-Unis. Même si le Canada avait toujours une préférence pour les immigrants britanniques, français, irlandais et américains, il a graduellement ouvert ses portes à des milliers d'Ukrainiens, d'Allemands, d'Italiens, de Grecs et de Portugais qui possédaient les compétences dont le Canada avait besoin et qui pouvaient

41. Canada, Chambre des communes, *Débats*, 1er mai 1947, 2644, relaté dans Valerie Knowles, *Strangers at Our Gates : Canadian Immigration and Immigration Policy, 1540–1997*, Éd. rév. (Toronto : Dundurn Press, 1997), 132.

42. Valerie Knowles, *Strangers at Our Gates : Canadian Immigration and Immigration Policy, 1540–1997*, Éd. rév. (Toronto : Dundurn Press, 1997), 132.



Un immigrant grec arrivant à la gare Union de Toronto, en compagnie de 500 immigrants grecs et italiens, après avoir essuyé une tempête lors de la traversée de l'Atlantique, 1959.

Archives nationales du Canada, PA 122562.

Immigrants portugais descendant d'un vol de la Pan American Airways, à l'aéroport de Dorval, Montréal, 1957.

Archives nationales du Canada, PA 137127.

Immigrant portugais en compagnie d'une agente d'immigration, Montréal, 1957.

Archives nationales du Canada, PA 137129.

facilement s'intégrer à la société canadienne. En 1947, le Canada a aussi abrogé la *Loi de l'immigration chinoise*, fortement discriminatoire, pour permettre aux Chinois résidant au Canada de demander la naturalisation s'ils n'étaient pas déjà citoyens.

Les années 1950 et 1960

Dans son rapport annuel de 1950, le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration faisait état d'une pénurie de navires océaniques et de la faible fréquence de leurs traversées (« il n'y avait tout simplement pas assez de navires et de traversées pour suffire à la demande ») et des coûts élevés liés au transport par mer en raison des fluctuations de la livre britannique. L'année suivante, le Ministère avait pris des mesures pour régler ces problèmes grâce à un plan unique et innovateur de transport aérien (ATS) et au système de prêts d'indemnité de passage (APLS). Pour aider à compenser la pénurie de navires servant au transport d'immigrants dans l'Atlantique Nord, on a conclu une entente avec les Lignes aériennes Trans-Canada afin d'utiliser les sièges vacants sur les vols réguliers de la compagnie partant du Royaume-Uni, au coût de 55 livres, soit l'équivalent du tarif de la classe économique du trajet par mer. Le gouvernement payait la différence. Grâce au système de prêts d'indemnité de passage,

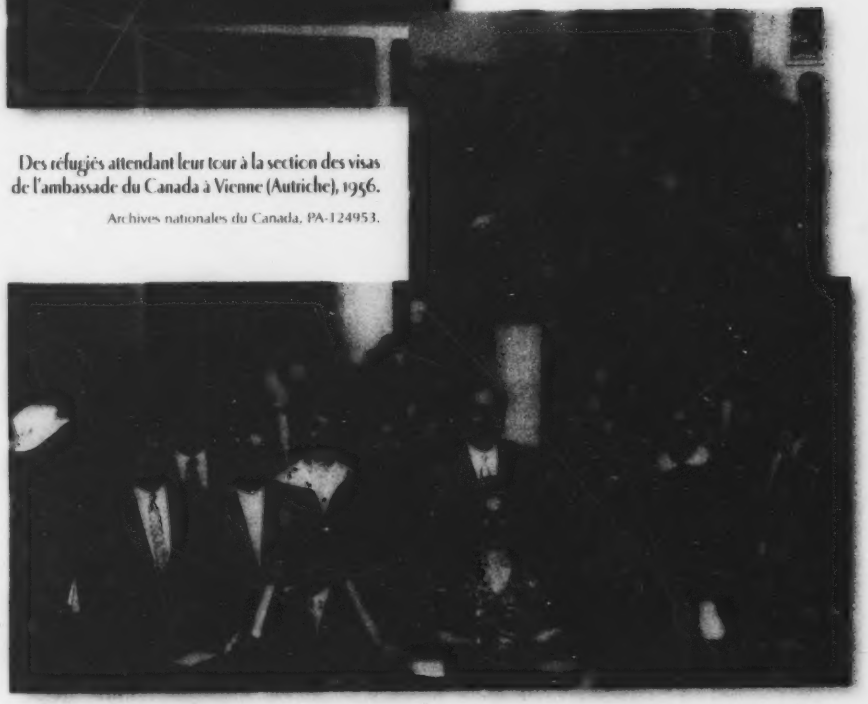
les immigrants en provenance de l'Europe dont les services étaient en forte demande au Canada se voyaient octroyer un prêt sans intérêt pour couvrir les frais de la traversée océanique et du trajet intérieur par train. Toutefois, les immigrants, qui avaient deux ans pour rembourser le prêt, devaient accepter de travailler pendant au moins un an dans la catégorie d'emploi qu'on choisissait pour eux. Entre 1951 et 1960 seulement, près de 124 000 personnes ont bénéficié du système de prêts, et on a prêté en tout 20,7 millions de dollars.

En 1951, le Ministère a dû embaucher 49 autres agents pour ses bureaux à l'étranger. À ce moment-là, la Direction générale de l'immigration comptait 17 bureaux d'immigration à l'étranger : Athènes (Grèce), Berne (Suisse), Bruxelles (Belgique), Copenhague (Danemark), Hanovre et Karlsruhe (Allemagne), Paris (France), Rome (Italie), Salzbourg (Autriche), Stockholm (Suède), La Haye (Pays-Bas), Oslo (Norvège), Londres et Liverpool (Angleterre), Glasgow (Écosse), Dublin (Irlande) et Belfast (Irlande du Nord).

La même année, le Canada a accueilli plus d'immigrants qu'il n'en avait jamais reçus au cours d'une année depuis 1913, soit plus de 194 000 immigrants, et le traitement d'un nombre si élevé s'est avéré un réel défi. À la fin de 1952, le ministère de la Citoyenneté et de

Premier quart de travail au centre d'immigration, aéroport international de Montréal, Dorval, décembre 1960.

Société historique de l'immigration canadienne, Collection McFaul.



Des réfugiés attendant leur tour à la section des visas de l'ambassade du Canada à Vienne (Autriche), 1956.

Archives nationales du Canada, PA-124953.

Ellen Fairclough, ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, en compagnie de représentants des comités d'immigrants de l'Association nationale des citoyens canadiens japonais et de la Chinese Canadian Citizens' Association, juin 1958.

Archives nationales du Canada, 117803.

Immigrants orphelins juifs arrivant au Canada, v. 1965.
Archives de la Bibliothèque publique juive, 83-378-19.

l'Immigration a déclaré que, même s'il y avait toujours une pénurie du côté du transport par mer, la collaboration étroite avec les compagnies de navigation avait permis d'organiser d'autres traversées. Le Ministère a aussi conclu une entente avec l'Organisation internationale pour les réfugiés (OIR), en vertu de laquelle les navires de l'OIR transportaient des immigrants européens vers le Canada lorsque les trajets commerciaux réguliers n'étaient pas disponibles. Lorsque l'OIR a cessé ses activités à la fin de 1952, le Canada est devenu membre du nouveau Comité intergouvernemental pour les migrations européennes (CIME). Celui-ci visait à organiser la migration ordonnée de personnes venant des pays européens vers l'Australie, l'Amérique du Sud et l'Amérique du Nord. Le Comité est devenu plus tard l'Organisation internationale pour les migrations qui poursuit aujourd'hui ses activités à l'échelle mondiale.

Tout au long des années 1950, le nombre de bureaux de l'immigration à l'étranger a constamment augmenté. En 1954, 116 Canadiens travaillaient dans les bureaux à l'étranger, qui comptaient deux nouveaux bureaux : ceux de New Delhi, en Inde, et de Hong-Kong, ainsi qu'un bureau consulaire installé à l'ambassade du Canada à Tel-Aviv, en Israël. À la fin de 1958, on dénombrait 28 bureaux de l'immigration à l'étranger.

Au début de décembre 1960, le Canada a célébré l'arrivée à Québec du deux millionième immigrant d'après-guerre. Anette Toft était âgée de 16 ans et arrivait au Canada en provenance du Danemark, avec sa mère et son frère. Ils étaient en route vers Calgary pour rejoindre le père d'Anette, technicien dentaire.

Au début des années 1960, il est devenu évident que le maintien de la politique d'immigration raciste du Canada était incompatible avec son appartenance aux Nations Unies et au Commonwealth multiracial. Le Canada avait des obligations

envers ces organismes et, manifestement, il devait ouvrir davantage ses portes. En 1962, à l'époque où Ellen Fairclough était ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration au gouvernement de John Diefenbaker, le Canada est devenu le premier des trois principaux pays d'accueil des immigrants (les deux autres étant les États-Unis et l'Australie) à mettre en place un système visant à éliminer la discrimination raciale comme élément majeur de ses politiques d'immigration.

En 1966, le gouvernement de Lester B. Pearson a publié un livre blanc portant sur l'ampleur et le caractère de l'important mouvement d'après-guerre des immigrants parrainés. En 1967, le gouvernement a établi la Commission d'appel de l'immigration et a mis en place un système de points pour la sélection des immigrants. Destiné à fournir une méthode objective pour la sélection des immigrants non parrainés, il est toujours en usage aujourd'hui, mais sous une nouvelle forme. Un immigrant éventuel se voyait octroyer des points selon les facteurs suivants : la scolarité, l'âge, les qualités personnelles, la maîtrise de l'anglais et du français ainsi que les débouchés au Canada. En accordant jusqu'à 15 points pour la demande dans la profession, le gouvernement pouvait aussi gérer l'immigration en fonction des besoins en main-d'œuvre. Ce critère constituait essentiellement le « thermostat » du système. Non seulement ce facteur représentait 15 points sur un total de 100, mais en plus, si le demandeur n'obtenait pas au moins un point, cela signifiait le rejet automatique de sa demande, peu importe le nombre de points qu'il obtenait pour les autres facteurs.

Grâce à l'abolition des éléments de sa politique d'immigration qui étaient discriminatoires à l'égard de certains pays, et grâce à l'introduction du système de points et à l'utilisation de nouvelles technologies du transport qui permettaient de franchir des distances de plus en plus grandes, à coût moindre et plus rapidement ainsi qu'à une meilleure technologie de communications qui a favorisé la diffusion de l'information, le Canada a pu ouvrir la porte aux immigrants des pays en voie de développement. Avant 1961, seulement 3 % des immigrants au Canada provenaient d'Asie. Au milieu des années 1970, lorsque la traversée par bateau était devenue chose du passé, le nombre d'immigrants européens a chuté de façon remarquable, tandis que les nouveaux arrivants de l'Asie et du Moyen-Orient constituaient près de la moitié des immigrants qui entraient au Canada chaque année.

Nouvelles tendances : 1975 à 2000

Compte tenu de la diminution des coûts de transport, de la facilité d'accès à tous les points du monde par la voie des airs, ainsi que de l'élimination officielle de la discrimination dans la politique d'immigration du Canada, la voie était ouverte pour de profonds changements dans les tendances d'immigration du Canada au cours du dernier quart du XX^{e} siècle.

Après des consultations publiques sans précédent, la nouvelle *Loi sur l'immigration* de 1976 est entrée en vigueur le 10 avril 1978. (Note de la rédaction : un projet de loi sur l'immigration et la protection des réfugiés a été déposé à la Chambre des communes par la ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, Elinor Caplan, en février 2001.) Malgré qu'elle ait été sévèrement mise à l'épreuve plus tard, la loi de 1976 était – et est toujours – considérée comme un texte législatif des plus innovateurs, et demeure la pierre angulaire de toute la politique canadienne en matière d'immigration. Pour la première fois, ce que le Canada tentait de réaliser grâce à sa

« Une fois,
J'ai traversé la Mer de Chine,
Minée par la peur,
À bord d'un petit bateau,
Deux typhons,
De hautes lames, des vents
furieux
La mort était si proche.

« Une fois,
J'ai survolé l'océan Pacifique.
Tant d'appréhensions,
En quête d'une vie nouvelle,
Pleine d'incertitudes,
Pour l'affronter dans une terre
nouvelle[43]. »

Une réfugiée vietnamienne qui a trouvé du travail dans un supermarché après son arrivée au Canada.

Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés, 9090.

La compétence acquise dans les déplacements massifs de réfugiés à destination du Canada a ouvert la voie à l'une des opérations humanitaires les plus marquantes de l'histoire du Canada, soutenue par l'adoption de la *Loi sur l'immigration* de 1976. Quand la guerre du Vietnam a pris fin en 1975, des dizaines de milliers de Vietnamiens, de Laotiens et de Kampuchéens ont fui le régime communiste. Environ 6500 d'entre eux sont arrivés au Canada à titre de réfugiés politiques, et la plupart se sont installés à Montréal ou à Toronto. À la fin de 1978, le nombre de « réfugiés de la mer » a augmenté nettement, de même que le nombre de ceux que le Canada a accueillis, de sorte qu'en 1981, environ 11 000 réfugiés indochinois avaient été acceptés, et, parmi eux, 604 des 2500 réfugiés vietnamiens abandonnés à bord du cargo Hai Hong, au large des côtes de la Malaisie en 1978. Durant cette période, le Canada a admis le plus grand nombre de réfugiés de la mer par habitant, comparativement aux autres pays.

Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés, 8184.

43. Nhung Thuy Hoang, tel que cité dans Conseil canadien pour les réfugiés, *La réinstallation des réfugiés indochinois au Canada : Vingt ans plus tard* (Montréal : Conseil canadien pour les réfugiés, 1999), 2.

politique d'immigration était énoncé dans un instrument législatif.

Les objectifs de la loi consistaient notamment à soutenir les objectifs démocratiques, économiques, culturels et sociaux du Canada, à contribuer à la réunification des familles et à s'acquitter des obligations internationales du pays à l'égard des réfugiés en vertu de la *Loi sur l'immigration*, de la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés des Nations Unies ainsi que du Protocole de 1967 relatif au statut des réfugiés. Grâce à la loi de 1976, les réfugiés pouvaient maintenant être admis au Canada par l'entremise de plusieurs mécanismes, et un processus était établi pour traiter les revendications du statut de réfugié qui étaient présentées au pays même.

Les immigrants et les réfugiés se sont concentrés de plus en plus dans les grandes villes, et surtout à Toronto, à Montréal et à Vancouver. Environ la moitié de ces immigrants étaient nés en Asie ou au Moyen-Orient. En 1999, près de 51 % des immigrants provenaient de l'Asie et de la région du Pacifique, et les 10 principaux pays sources, pour cette année-là, étaient la République populaire de Chine, l'Inde, le Pakistan, les Philippines, la République de Corée, l'Iran, les États-Unis, Taïwan, le Sri Lanka et le Royaume-Uni[44]. Les statistiques les plus récentes dont dispose le Canada illustrent les tendances actuelles concernant les réfugiés au pays. En 1999, sur les 24 367 réfugiés qui sont arrivés au Canada, environ 11 790 avaient revendiqué le statut de réfugié au sein même du pays[45]. Le nombre total de réfugiés cette année-là représentait près de 13 % des nouveaux arrivants, et 33 % d'entre eux se sont établis à Toronto[46]. En ce qui concerne les réfugiés, les dix principaux pays sources en 1999 étaient, en ordre décroissant, la Bosnie-Herzégovine, le Sri Lanka, l'Afghanistan, l'Iran, la Somalie, la Croatie, le Pakistan, l'Iraq, l'Algérie et l'Inde[47].

Au fil des ans, le gouvernement canadien a augmenté le nombre des bureaux et des services d'immigration à l'étranger, de sorte qu'en 1999, on fournissait des services d'immigration complets à Ankara, Beijing, Belgrade, Bogota, Bonn, Bucarest, Buenos Aires, Le Caire, Colombo, Guatemala, La Havane, Hong Kong, Islamabad, Kiev, Kingston, Lima, Mexico, Moscou, Nairobi, New Delhi, Port-au-Prince, Port of Spain, Pretoria, São Paulo, Sydney, Tel Aviv et Varsovie. Si l'on tient compte des bureaux satellites et des bureaux spécialisés du gouvernement, il y a 79 points de service aux quatre coins du monde, ce qui dénote l'ampleur des activités d'immigration du Canada à l'étranger.

44. Citoyenneté et Immigration Canada, *Faits et chiffres 1999 : Aperçu de l'immigration* (Ottawa : Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 2000), 7.

45. Citoyenneté et Immigration Canada, 52.

46. Citoyenneté et Immigration Canada, 56.

47. Citoyenneté et Immigration Canada, 57.

Hommage au Canada

« Que de larmes et d'inquiétude
Vous pouvez voir sur nos visages
Bien des soucis occupent nos pensées
Notre pays… que nous avons laissé
Que de larmes et d'inquiétude pour
ces gens
Vous pouvez le voir dans leurs yeux
Le soleil et l'espoir
Que nous savons déjà perdus
Plongés dans les ténèbres
Mais comme un Dieu, vous étiez là
Ainsi, nous verrons sur vos visages
L'accueil et l'espoir
Merci, oh… Canada
Je me sens à l'abri et chanceux
Nous sommes des âmes reconnais-
santes
De l'aide que vous prêtez aux
Kosovars[48]. »

48. Gezim Bujupi, relaté dans Pamela Currie, « Kosovo : Une expérience humanitaire unique pour le Canada », *Vis-à-Vis* (été/automne 1999) : 13.

L'honorable Lucienne Robillard (à droite), ministre de la Citoyenneté et de l'immigration, accueille une réfugiée du Kosovo à la Base des forces canadiennes de Trenton, 1999.

Photographe : Caporal François Charest, ministère de la Défense nationale.

La plus récente opération massive d'aide aux réfugiés que le Canada ait menée a eu lieu en 1999, lorsque le pays a accueilli des réfugiés du Kosovo. Le Canada a souvent répondu aux appels des Nations Unies en vue d'assurer une aide au rétablissement, mais c'était la première fois que le pays prenait part à une évacuation d'urgence. Le rôle du Canada a consisté à fournir un lieu de refuge temporaire aux réfugiés, mais ces derniers pouvaient demander la résidence permanente une fois au pays. Au début, le Canada avait l'intention d'accueillir 5 000 réfugiés, mais le nombre a fini par atteindre 7 000. La Croix-Rouge canadienne, l'Armée du Salut, les organismes de services aux réfugiés, les gouvernements fédéral et provinciaux ainsi que des répondants ont tous participé à cet effort humanitaire à grande échelle. À partir du mois de mai 1999, des appareils transportant les réfugiés se sont posés à tour de rôle à la Base des forces canadiennes (BFC) de Trenton, en Ontario, et à la BFC de Greenwood, en Nouvelle-Écosse. Certains des Kosovars ont décidé de rester au Canada, mais un grand nombre d'entre eux avaient très envie de rentrer chez eux. Heureusement, un accord de paix a été conclu, et le premier vol de rapatriement vers la Macédoine est parti de Halifax le 7 juillet.

Photographe : Caporal François Charest, ministère de la Défense nationale.

Les réfugiés kosovars

Le 4 mai, le premier vol d'évacuation est arrivé à la BFC de Trenton, en Ontario. Le 28 mai, plus de 5000 réfugiés avaient été amenés par avion au Canada dans le cadre du programme d'évacuation d'urgence, et d'autres continuaient à arriver en vertu du programme accéléré de réunification des familles. Norman Hopkins, un employé de Citoyenneté et Immigration a décrit comme suit l'arrivée d'un vol caractéristique :

« À chaque avion qui arrivait, dès le débarquement, les marques de bienvenue, de réconfort et de joie abondaient. Les officiers de l'armée de l'air, les soldats et agents de police en service ou non, le personnel médical, les inspecteurs des douanes, les bénévoles de la Croix-Rouge et, bien entendu, le personnel de CIC étaient là pour offrir un sourire, donner des oursons aux petits, serrer des mains, essayer de sécher des larmes par une accolade, faire un match improvisé de basketball ou échanger des passes de football avec les adolescents, jouer à "give me five" avec les enfants.

« Une arrivée se passait à peu près comme ceci. Un Airbus transportant quelque 270 réfugiés kosovars se posait vers 18 h 30. Au pied de la passerelle se tenait une délégation médicale chargée d'emmener directement tous ceux qui avaient besoin de soins à la station médicale complètement équipée qui avait été installée au centre d'accueil (un gymnase de la base aménagé pour l'occasion) pour y faire l'objet d'une évaluation complète et d'un premier traitement. Il n'y en avait généralement guère plus de 80 – une dizaine de personnes malades et leurs familles –, et on leur attribuait un code médical rouge ou jaune, rouge signifiant que la personne était plus gravement malade.

« Tous ceux qui obtenaient un code médical vert étaient emmenés dans un hangar où les employés d'Agriculture et Agro-alimentaire Canada inspectaient leurs chaussures, car la poussière qui les recouvrait pouvait être porteuse de maladies. Si les chaussures ou les bottes n'étaient pas très sales, on les lavait. Si elles étaient très sales, on les détruisait et on en donnait d'autres. C'est dans ce même bâtiment que les bénévoles de la Croix-Rouge accueillaient les réfugiés à bras ouverts, donnaient des oursons et des drapeaux du Canada en papier aux petits et distribuaient des couvertures à ceux qui en avaient besoin.

« Dans le bâtiment voisin, les agents des douanes procédaient rapidement à l'interrogatoire des réfugiés, qui étaient ensuite acheminés en autobus vers les dortoirs où deux agents de CIC, de concert avec le personnel du MDN [ministère de la Défense nationale], attribuaient les chambres et les lits aux familles[49]. »

49. Norman Hopkins, « Des gens comme nous », *Visa 2*, nº 5 (septembre-octobre 1999), p. 13.

Le Canada accueille des gens de partout dans le monde.

Photographe : Caporal François Charest, ministère de la Défense nationale

Comstock, Inc.

Photographe : Caporal François Charest, ministère de la Défense nationale.

Le visage du Canada sera encore plus cosmopolite et multiculturel en ce siècle. On prévoit qu'en 2016, les minorités visibles constitueront 20 % de la population. À Toronto, par exemple, les personnes nées à l'étranger sont sur le point de dépasser en nombre celles qui sont nées au pays. Rien ne laisse prévoir que les futurs immigrants se répartiront de façon plus égale dans le pays; la concentration des immigrants dans les principales villes du Canada, particulièrement Toronto, Montréal et Vancouver, est en fait susceptible d'augmenter.

L'ouvrage *Strangers at Our Gates* signale une autre réalité : « Il faut compter aussi les pressions migratoires internationales grandissantes qui s'exercent sur les frontières du Canada. L'afflux de "migrants économiques" dans les années 1980 a signalé aux Canadiens que les tendances migratoires autour du globe allaient obliger le Canada à revoir sa politique en matière d'immigration. Le problème découlait de la croissance rapide de la population mondiale ainsi que la réaction du Canada aux pressions démographiques que cela créait[50]. » Selon les projections, la population du monde sera de huit milliards d'individus d'ici 2020, par rapport à un nombre estimatif de 6,1 milliards en 2000.

Le gouvernement du Canada a pour politique de continuer à sélectionner des nouveaux arrivants qui sont en mesure de contribuer positivement, d'un point de vue économique et à d'autres égards, à la vie du Canada, tout en préservant les programmes importants de réunification des familles et de protection des réfugiés. Un aspect prioritaire consiste à protéger l'intégrité du processus de sélection contre l'effet du vaste mouvement spontané des migrants qui sont à la recherche de meilleures perspectives économiques dans d'autres pays.

Si le Canada veut atteindre les objectifs de sa politique dans le nouveau contexte du transport aérien mondial, il faut de plus en plus que la gestion de la migration comporte la capacité d'identifier et de repousser les migrants irréguliers. Il est toujours important d'utiliser le visa pour sélectionner les immigrants et les visiteurs, mais ce moyen ne suffit plus. De nouveaux partenariats ont été noués, et des ententes ont été conclues avec 56 transporteurs afin de les soutenir dans leur obligation légale de veiller à ce que les

50. Knowles, *Strangers at Our Gates*, 190.

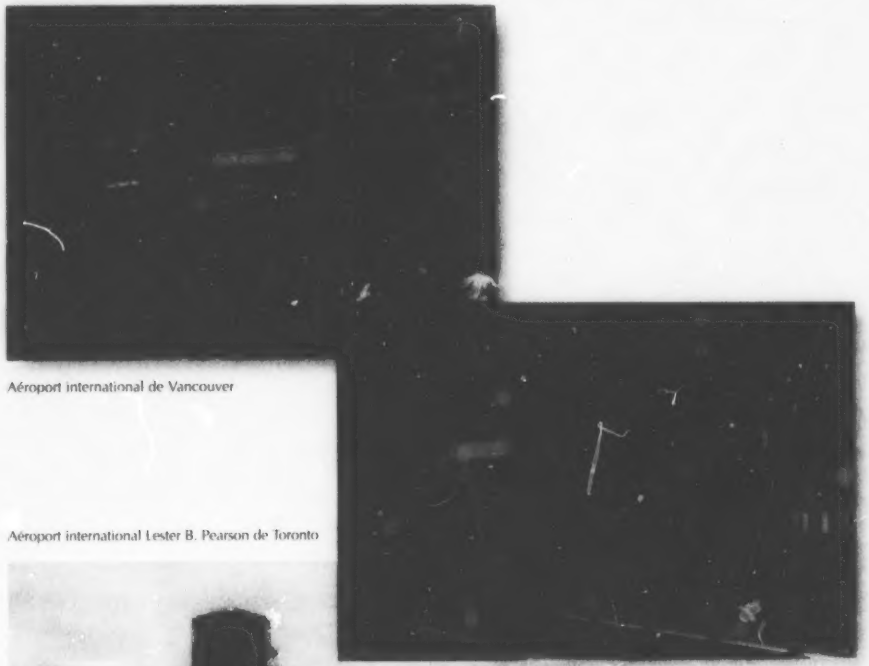
voyageurs soient munis des documents voulus avant leur départ pour le Canada. Un réseau mondial d'agents de contrôle de l'immigration a été mis sur pied pour traiter de ces questions à l'étranger et pour frapper d'interdiction les migrants irréguliers avant qu'ils n'atteignent le pays.

Il est également devenu plus important de lutter contre l'usage abusif de ces transporteurs par des organisations de passeurs sophistiquées, un problème mondial qui nécessite une réponse mondiale. En décembre 2000, le Canada a signé la Convention des Nations Unies contre le crime organisé transnational (que l'Assemblée générale des Nations Unies avait adoptée le mois précédent). À cette Convention s'ajoutent deux protocoles : le Protocole contre l'introduction clandestine de migrants par terre, mer et air et le Protocole visant à prévenir, réprimer et punir le trafic des personnes, en particulier des femmes et des enfants. Ces faits nouveaux transformeront la manière dont le Canada réagit aux pressions migratoires ainsi qu'aux changements de moyens de transport dans le nouveau millénaire.

Dans l'intervalle, les transporteurs aériens dont l'activité consiste à transporter des gens aux quatre coins du monde ont connu bien des hauts et des bas dans leur industrie au cours du dernier quart de siècle. Des taux d'intérêt élevés, l'endettement, les coûts du carburant, les revendications syndicales et la férocité de la concurrence ont fait perdre de l'argent à nombre de compagnies aériennes. Certaines ont survécu, mais d'autres ont dû fermer leurs portes. Les transporteurs aériens ont réagi à ce dur climat commercial en formant des alliances pour coordonner les achats d'appareils, la formation, la mise au point de systèmes informatiques, les horaires, les activités de mise en marché et les commissions destinées aux agences de voyages. À la fin des années 1990, la conjoncture économique s'était graduellement améliorée et les compagnies aériennes du monde entier voguaient sur la crête d'une reprise économique grâce à laquelle un nombre croissant de gens se rendaient à un large éventail de destinations.

Le nombre de voyageurs aériens est impressionnant. L'aéroport international de Vancouver, par exemple, reçoit chaque année environ 15 millions de passagers. En 1999, les services de l'immigration y ont traité le cas de 42 624 immigrants, tandis que l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto a reçu plus de 26 millions de passagers, dont 71 788 immigrants. En outre, des milliers de travailleurs temporaires, de visiteurs et d'étudiants étrangers se servent des aéroports comme points d'entrée au Canada. Les autres aéroports au Canada qui sont en mesure d'accueillir plus de sept millions de passagers par année sont Montréal (Dorval) et Calgary, tandis qu'Edmonton, Halifax, Winnipeg, Ottawa, Montréal (Mirabel) et Victoria reçoivent un million de personnes chaque année. Les aéroports de Québec, de St. John's, de Regina, de Saskatoon et de Kelowna comptent entre un demi-million et un million de passagers chaque année. À l'heure actuelle, les 26 aéroports les plus importants et les plus achalandés du Canada reçoivent 94 % des passagers de vols réguliers et du trafic aérien de marchandises au Canada.

Au cours des deux dernières décennies du XX^{e} siècle, la structure de propriété des aéroports canadiens a changé. En 1987, le gouvernement était propriétaire de 138 aéroports et en exploitait 91, dont les neuf aéroports internationaux. En 1994, désireux de moderniser, de privatiser et de commercialiser le transport aérien au pays, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il louerait tous ses grands aéroports et qu'il réduirait le financement versé aux aéroports plus petits qui perdaient de l'argent.



Aéroport international de Vancouver

Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto

Aéroport international de Montréal-Dorval

Chaque année, des milliers d'immigrants, de travailleurs temporaires, de visiteurs et d'étudiants étrangers utilisent les aéroports du Canada comme points d'entrée au pays.

Collection de Citoyenneté et Immigration.

En tant que points d'entrée au Canada, les aéroports sont des établissements commerciaux complexes qui assurent le déplacement d'un grand nombre de personnes et de marchandises en provenance des quatre coins du globe. Les opérations s'articulent autour d'une série d'activités commerciales, contrairement à ce qui se faisait dans le temps, quand, par exemple, la principale raison d'être du quai 21 était de soumettre les nouveaux arrivants et les visiteurs aux formalités d'immigration. Comme les priorités commerciales des aéroports, des sociétés aériennes et des ministères d'aujourd'hui peuvent différer, il est important que le déplacement de gens et de marchandises à destination du Canada continue de répondre aux intérêts du secteur privé et du secteur public.

L'évolution des aéroports : les défis de demain dans le « village planétaire »

Au XXIe siècle, les aéroports seront confrontés à d'importants défis attribuables à de nouvelles technologies, à des avions plus gros et plus rapides ainsi qu'à un accroissement du nombre des voyageurs. Dans les aéroports canadiens, le trafic de voyageurs de l'étranger a augmenté de 29 % les cinq dernières années. L'augmentation prévue dans les trois grands aéroports du Canada (Vancouver,

Cela fait bien des années que des avions transportent des Canadiens et leurs biens partout au pays et de par le monde. Le Canada accueille aussi des gens venus par avion des quatre coins du monde, à savoir des visiteurs, des étudiants, des travailleurs temporaires, des immigrants, des réfugiés et des gens d'affaires. Le transport aérien au Canada, dont la naissance remonte au début du XX^{e} siècle, fait aujourd'hui partie intégrante de la société.

Photographe : Chris Mikula, *Ottawa Citizen*

Toronto et Montréal) devrait représenter 40 % de plus au cours des cinq années à venir. On estime que sur les trajets très achalandés (de Los Angeles à Vancouver, de New York à Toronto, et de Miami à Montréal), le nombre de voyageurs doublera au cours des 10 prochaines années.

Il est désormais largement reconnu que le secteur aéroportuaire est un élément important de l'industrie touristique. De nombreux pays ont récemment permis à des autorités aéroportuaires indépendantes d'assumer plus de contrôle sur les activités aéroportuaires, ce qui, par ricochet, a suscité beaucoup d'activités de mise en marché et de concurrence entre les aéroports, qui sont tous à la recherche de possibilités d'affaires, allant des droits d'atterrissage aux points de vente au détail. Au Canada, les trois grands aéroports modernisent leur terminaux, et d'autres ont emboîté le pas.

Par ailleurs, le simple nombre de personnes qui sont présentes dans les zones de contrôle de la sécurité occasionne des difficultés considérables aux autorités de contrôle, relativement au déplacement de personnes et de marchandises. Le modèle classique, selon lequel chaque voyageur arrivant de l'étranger présente son passeport à un agent et ramasse ensuite ses bagages pour qu'un autre agent les examine avant de continuer, devra peut-être changer si l'on veut répondre aux défis de l'avenir. Par exemple, la libre circulation des gens et des marchandises au sein de l'Union européenne (UE) offre nettement

Chaque année, des milliers d'immigrants, de travailleurs temporaires, de visiteurs et d'étudiants étrangers entrent officiellement au Canada en subissant un examen aux points d'entrée aéroportuaires.

Collection de Citoyenneté et Immigration

plus de souplesse au point de vue de la conception des aéroports. Lorsque cette libre circulation n'existe pas (comme c'est le cas en Amérique du Nord), les aéroports sont tenus de veiller à ce que les voyageurs arrivant de l'étranger se déplacent avec aisance depuis les portes de l'aéronef jusqu'aux lignes de premier examen, en passant par des couloirs. Cependant, le directeur d'aéroport qui a l'esprit d'entreprise préférera peut-être offrir le plus grand nombre possible de points de vente au détail aux voyageurs qui arrivent ou qui s'en vont, de préférence dans une seule salle commune. En outre, l'obligation d'examiner toutes les arrivées internationales ne sied pas bien au concept des aéroports dits plaques tournantes qui attirent les voyageurs en correspondance, dont un grand nombre présentent un faible risque et nécessitent peu de choses de plus qu'une zone de rafraîchissement confortable, une liaison rapide vers leur point de destination et un système convenable de transfert de bagages.

Les politiques aéroportuaires varient considérablement suivant la région du monde, et sont inextricablement liées à des questions d'ordre politique. La plupart des pays font bon accueil à une intensification des affaires dans les aéroports, ce qui procure, par ricochet, davantage de possibilités de revenus et d'emplois dans les zones d'implantation. La privatisation des aéroports offre de nombreuses occasions d'introduire des éléments commerciaux dans l'industrie, et les bénéfices peuvent être considérables. Cependant, la conception des aéroports doit être conforme aux normes établies en matière de

contrôle international et, de ce fait, les relations entre les autorités aéroportuaires, les compagnies aériennes et les gouvernements revêtent de plus en plus d'importance pour ce qui est de déterminer de quoi aura l'air l'aéroport de demain.

De nombreux pays se penchent aujourd'hui de plus en plus sur la question de l'évaluation des risques dans les aéroports, compte tenu du fait que plus de 99 % du trafic présentent peu de risque et devraient franchir les aéroports le plus rapidement possible. Cela étant dit, il demeure nécessaire d'intercepter les individus qui ne demandent pas mieux que d'exploiter à leurs propres fins les faiblesses du système.

En Europe, le déplacement des ressortissants de l'UE dans la plupart des aéroports de l'Union est aujourd'hui exempt de « frontières », encore que certains pays de l'UE (dont le Royaume-Uni et l'Irlande) aient décidé de conserver les leurs. Il est donc possible de parcourir une grande partie de l'Europe sans que l'on se fasse poser beaucoup de questions sur son statut. Les ressortissants de l'UE qui entrent dans l'Union en provenance de l'extérieur de cette dernière ne sont eux-mêmes soumis aujourd'hui qu'à un contrôle superficiel de leurs papiers. Les non-ressortissants de l'UE doivent encore

Les aéroports sont des lieux achalandés. Depuis 1995, le trafic international de voyageurs a augmenté de près de 50 %.

Collection de Citoyenneté et Immigration

se présenter à un agent d'examen, mais de nombreux pays offrent des installations de transit côté piste qui permettent aux voyageurs de l'étranger de passer par un aéroport et de se rendre dans un autre pays sans qu'on leur pose de questions.

Les organismes d'examen des États-Unis fournissent dans plusieurs aéroports canadiens des services de prédédouanement pour les voyageurs à destination des États-Unis. Cette mesure permet à ces derniers de subir les formalités d'interrogatoire des États-Unis avant d'arriver dans ce pays. En outre, depuis 1997, les voyageurs à destination des États-Unis qui transitent par le Canada peuvent se présenter aux installations de

prédédouanement américaines à l'aéroport international de Vancouver sans avoir à se présenter aux autorités canadiennes pour fins d'examen. En outre, en vertu du programme de prédédouanement des passagers en transit, Citoyenneté et Immigration Canada autorise également des personnes provenant de pays particuliers, dont les ressortissants auraient besoin d'un visa d'entrée au Canada, de passer en transit sans visa lorsqu'elles sont à destination ou en provenance des États-Unis. Ces voyageurs sont considérés comme présentant un faible risque et doivent voyager à bord d'un avion de l'une des compagnies aériennes qui ont signé un protocole d'entente avec les services d'inspection canadiens et américains. Il faut aussi que le voyage soit continu, et ne pas obliger le voyageur à quitter la zone des arrivées.

Cependant, en Amérique du Nord, il n'existe pas de véritable notion de liberté de circulation au-delà des frontières nationales, et donc peu de possibilités d'entremêlement de voyageurs à destination ou en provenance de l'étranger. La plupart des pays sont d'avis qu'une solution possible serait d'investir dans la technologie et le renseignement (c.-à-d., des documents de voyage à l'épreuve de la contrefaçon), et de concentrer leurs ressources sur des aspects particuliers de l'usage abusif du système, tout en utilisant le mieux possible les systèmes d'information sur les voyageurs et d'autovérification. Par exemple, la méthode de dédouanement à couleur indicative que l'on emploie dans les aéroports britanniques contraste directement avec la méthode canadienne, qui exige chaque fois une déclaration personnelle ainsi qu'un entretien en personne avec un agent des douanes. L'effet d'une telle mesure sur la circulation dans les aéroports et les temps d'attente des voyageurs est évident. Il n'est donc pas surprenant que les aéroports et les compagnies aériennes veuillent participer à un programme qui offre la possibilité d'activer le passage des voyageurs.

Dans un monde idéal, chacun pourrait voyager librement où il le désire, sans rencontrer d'obstacle. Les aéroports configureraient leurs terminaux en fonction du client, sans tenir compte des aspects liés au contrôle et à la sécurité. Mais cela n'est encore qu'une vue de l'esprit. Les pays souverains exigent d'avoir le droit de contrôler les personnes qu'ils admettent à leurs frontières, et les frontières mettent de plus en plus l'accent sur les aéroports à mesure que le trafic aérien continue d'augmenter. Au bout du compte, un équilibre devra être atteint entre le fait de veiller à la protection des frontières et celui de faciliter la circulation des passagers légitimes. Il faudra également reconnaître l'impact que les aéroports peuvent avoir sur les collectivités environnantes.

CONCLUSION

CONCLUSION

Il y a plus d'une soixantaine d'années, dans un document présenté à l'Institut canadien des ingénieurs, J.A. Wilson a écrit que « l'humanité s'est toujours déplacée sur la terre et sur l'eau, et de nouvelles inventions pour le faire sont apparues progressivement. Leur adoption nécessitait peu de rajustement mental. Le vol humain, même s'il s'agissait depuis la nuit des temps du rêve des poètes et des scientifiques, était une chose tout à fait nouvelle[51] ». Cinquante-trois ans plus tard, David MacKenzie a saisi l'essentiel de la pensée de Wilson lorsqu'il a écrit : « Jamais auparavant avait-il été si facile de franchir des obstacles naturels comme les montagnes, les océans et les déserts; jamais plus les frontières politiques entre les pays ne paraîtraient-elles inexpugnables[52] ».

Le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés aide à l'heure actuelle quelque 22 millions de réfugiés et de personnes déplacées dans le monde entier[53], et ce nombre augmente chaque année. Le Worldwatch Institute estime qu'au milieu des années 1990, plus de 125 millions de personnes vivaient à l'extérieur du pays où elles étaient nées[54]. Selon les experts, il y a peu de chances que ces chiffres diminuent et, au contraire, l'accroissement de la population mondiale causera vraisemblablement plus de migrations internationales, de même que des pressions correspondantes sur les pays développés pour qu'ils accueillent un nombre accru d'immigrants, et surtout de réfugiés. (Le Canada a vécu cette pression à l'été de 1999, quand plusieurs bateaux chargés de migrants chinois se sont présentés au large des côtes de la Colombie-Britannique.)

Le Canada s'efforce d'attirer des immigrants qui aideront à répondre aux besoins économiques et sociaux du pays, et ce, même en tentant d'aider

51. J.A. Wilson, « The World's Airway System », document présenté à l'Institut canadien des ingénieurs, Hamilton (Ontario), les 6 et 7 février 1946, 2.

52. MacKenzie, 3-4.

53. Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés, préface de *The State of the World's Refugees : Fifty Years of Humanitarian Action* (Oxford : Oxford University Press, 2000), ix.

54. Hal Kane, *The Hour of Departure : Forces That Create Refugees and Migrants*, Worldwatch Paper 125 (Washington, D.C. : Worldwatch Institute, 1995), 7.

les réfugiés véritables en recourant à un processus de détermination du statut de réfugié qui soit équitable et plus rapide. La préservation de l'intégrité des systèmes d'immigration et de protection des réfugiés englobe la protection des droits des immigrants légitimes. Cela veut dire également protéger le Canada contre les menaces que pose la criminalité transnationale, et traiter équitablement les victimes du trafic international de fret humain. Les autorités canadiennes dont la tâche consiste à faire appliquer la loi et à déterminer qui a le droit ou non d'entrer au pays, à titre temporaire ou en tant que résident permanent, se situent à la ligne de front de cet effort.

Des millions d'habitants du monde entier sont apatrides et se déplacent. Les informations s'échangent facilement et instantanément d'un continent à un autre. Le temps de déplacement et les coûts du transport ont diminué radicalement. De plus, le Canada a des obligations envers des organismes internationaux tels que les Nations Unies. Sur cette toile de fond mondiale, le contrôle des frontières canadiennes peut paraître une tâche quasi impossible, mais le système d'immigration de notre pays, bien qu'il ne soit pas dénué de lacunes, est devenu un modèle pour des systèmes analogues du monde entier. Les politiques du Canada ont donné lieu à un pays diversifié d'un point de vue culturel, dont les Canadiens peuvent être fiers.

Il est toutefois évident que nous attendent des défis encore plus grands. Les questions relatives à l'immigration continueront d'avoir un grand retentissement dans ce pays parce qu'elles sont liées aux fondements même de l'esprit national — de ce qu'est une nation et de la direction dans laquelle elle se dirige. C'est pour cela que les décisions prises à l'aube du troisième millénaire auront une influence profonde sur le genre de pays qui sera le nôtre demain.

RÉFÉRENCES

Avery, Donald. « Peopling Canada ». *The Beaver* 80, nº 1 (février-mars 2000) : 28–38.

Commission de l'emploi et de l'immigration du Canada. *The Pier 21 Story : Halifax, 1924–1971*. Halifax : Emploi et Immigration Canada, 1978.

Conseil canadien pour les réfugiés. *La réinstallation des réfugiés indochinois au Canada : Vingt ans plus tard*. Montréal : Conseil canadien pour les réfugiés, 1999.

Caplan, Elinor. « Notes pour une allocution de Mme Elinor Caplan, ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, à l'occasion du Forum sur les tendances des migrations mondiales de la Maytree Foundation ». Toronto, le 12 janvier 2000.

Citoyenneté et Immigration Canada. *De solides assises pour le 21e siècle : Nouvelles orientations pour la politique et la législation relatives aux immigrants et aux réfugiés*. Ottawa : Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 1998.

Citoyenneté et Immigration Canada. *Faits et chiffres 1998 : Aperçu de l'immigration*. Ottawa : Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 1999.

Citoyenneté et Immigration Canada. *Faits et chiffres 1999 : Aperçu de l'immigration*. Ottawa : Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 2000.

Citoyenneté et Immigration Canada. *Rapport au SOPEMI sur l'immigration au Canada*. [Ottawa] : pas d'éditeur, décembre 1999.

Clarkson, Adrienne. « Son Excellence la très honorable Adrienne Clarkson, gouverneure générale du Canada — Discours d'installation ». Ottawa, le 7 octobre 1999.

Currie, Pamela. « Kosovo : Une expérience humanitaire unique pour le Canada ». *Vis-à-Vis* (été/automne 1999) : 13.

Dempsey, Hugh A., dir. *The CPR West : The Iron Road and the Making of a Nation*. Vancouver : Douglas & McIntyre Ltd., 1984.

Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration. *Statistiques de l'immigration en 1960*. Ottawa : Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration, 1961.

Ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration. *Statistiques de l'immigration en 1964*. Ottawa : Imprimeur de la Reine, 1965.

Duivenvoorden Mitic, Trudy, et J.P. LeBlanc. *Pier 21 : The Gateway That Changed Canada*. Hantsport, N.-É. : Lancelot Press, 1988.

Dyment, J.T. (Jack). « Adapting TCA Aircraft to Canadian Conditions ». *The CAHS Journal* 24, nº 1 (printemps 1986) : 7.

Gardner, Alison. *Grant McConachie*. Série The Canadians. Don Mills, Ont. : Fitzhenry & Whiteside Ltd., 1979.

Glazebrook, G.P. de T. *A History of Transportation in Canada*. 2 vols. Toronto : McClelland and Stewart, 1970.

Gray, James H. *The Boy from Winnipeg*. Toronto : Macmillan of Canada, 1970.

Hawkins, Freda. *Canada and Immigration : Public Policy and Public Concern*. 2e éd. Kingston et Montréal : McGill-Queen's University Press, 1988.

Hopkins, Norman. « Des gens comme nous ». *Visa 2*, nº 5 (septembre-octobre 1999) : 13.

Johnston, H.J.M. *The Voyage of the Komagata Maru : The Sikh Challenge to Canada's Colour Bar*. Vancouver : University of British Columbia Press, 1989.

Kane, Hal. *The Hour of Departure : Forces That Create Refugees and Migrants*. Worldwatch Paper 125. Washington, D.C. : Worldwatch Institute, 1995.

Kapur, Arthur. « A Third Way for the Third World ». *The Atlantic Monthly* (décembre 1999) : 124–129.

Kelley, Ninette, et Michael Trebilcock. *The Making of the Mosaic : A History of Canadian Immigration Policy*. Toronto : University of Toronto Press, 1998.

Knowles, Valerie. *Strangers at Our Gates : Canadian Immigration and Immigration Policy, 1540–1997*. Éd. rév. Toronto : Dundurn Press, 1997.

Knowles, Valerie. *Les artisans de notre patrimoine : La citoyenneté et l'immigration au Canada de 1900 à 1977*. Ottawa : Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 2000.

Laghi, Brian, et Kevin Cox. « Halifax's Pier 21 Recognizing Immigrants at Canada's Ellis Island ». *The Globe and Mail*, le 18 juin 1999.

Lamb, W. Kaye. *History of the Canadian Pacific Railway*. New York : Macmillan Publishing Company, 1977.

Leggett, Robert F. *Railroads of Canada*. Vancouver : Douglas, David and Charles, 1973.

MacKenzie, David. *Canada and International Civil Aviation : 1932–1948*. Toronto : University of Toronto Press, 1989.

Main, J.R.K. *Voyageurs of the Air : A History of Civil Aviation in Canada, 1858–1967*. Ottawa : Imprimeur de la Reine, 1967.

Main-d'oeuvre et Immigration. *Statistiques d'immigration 1973*. Ottawa : Information Canada, 1975.

McCarthy, Earl E. « The Hungarian Refugee Movement : Transportation and Settlement in Canada ». Dans *Breaking Ground : The 1956 Hungarian Refugee Movement to Canada*, Robert H. Keyserlingk, dir. Toronto : York Lanes Press, 1993.

McGrath, T.M. *History of Canadian Airports*. 2e éd. Ottawa : Ministère des Approvisionnements et Services, 1992.

Milberry, Larry. *Air Transport in Canada*. 2 vols. Toronto : CANAV Books, 1997.

Molson, K.M. *Pioneering in Canadian Air Transport*. Altona, Man. : D.W. Friesen & Sons, 1974.

Morton, Desmond. *A Short History of Canada*. Toronto : McClelland and Stewart, 1997.

Pickersgill, the Honourable J.W. « The Minister and the Hungarian Refugees ». Dans *Breaking Ground : The 1956 Hungarian Refugee Movement to Canada*, Robert H. Keyserlingk, dir. Toronto : York Lanes Press, 1993.

Pigott, Peter. *Gateways : Airports of Canada*. Lawrencetown Beach, N.-É. : Pottersfield Press, 1996.

Sandwell, A.H. « North Atlantic Rehearsal ». *Canadian Aviation* 10, nº 7 (juillet 1937) : 4, 12.

Traviss, Wendy. « On the Wings of a Nightingale : TCA's Flying Ladies ». *The CAHS Journal* 24, nº 1 (printemps 1986) : 23, 33.

Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés. *The State of the World's Refugees : Fifty Years of Humanitarian Action*. Oxford : Oxford University Press, 2000.

Wilson, J.A. « The World's Airway System ». Document présenté à l'Institut canadien des ingénieurs. Hamilton, Ont., les 6 et 7 février 1936.

INDEX

aéroport international Lester B. Pearson, 65, 66

aéroports : construction et propriété, 37-39; les premiers, 33; comme points d'entrée, 67, 68; évolution des, 5, 33; rôle grandissant des, 33-40, 45-47; futur, 66-70

Air Canada, 39, 43, 49

Association des travailleurs immigrants du Québec, 6, 7

aviation, 5, 33-48

avions : Boeing 747, 43, 45; Comet, 45; DC-3, 38, 46; DC-4, 48; DC-8L, 43; Lancaster, 41; North Star, 41, 42, 46; Super Constallation, 45, 46

bateaux. *Voir* navires

Bennett, R.B., 35, 39

Bissett, Joe, 1, 17

bureaux d'immigration, 57, 58, 61

Calgary, 39, 58, 65

Canadien Pacifique : Canadian Pacific Airways, 44; Canadian Pacific Air Lines, 44; Lignes aériennes Canadien Pacifique, 49; Chemins de fer Canadien Pacifique (*voir* chemins de fer)

Caplan, Elinor, 59

centres d'immigration, 5, 17

chemins de fer : voyage en train, 5, 11, 15-18; Chemins de fer Canadien National 10, 13; Chemins de fer Canadien Pacifique, 7, 11, 12, 13, 14, 16, 34

Chemins de fer Canadien National (*voir* chemins de fer)

Clarkson, Adrienne, ii

Comité intergouvernemental pour les migrations européennes (CIME), 58

Commission d'appel de l'immigration, 59

Commission de l'air, 33

Convention des Nations Unies contre le crime organisé transnational, 65

Convention des Nations Unies relative au statut des réfugiés, 61

Diefenbaker, John, 59

Edmonton, 17, 65

épouses de guerre, 18, 21, 24

Estoniens. *Voir* réfugiés : Baltique

Fairclough, Ellen, 57, 59

Gander, 47

Goldbloom, Ruth, 24, 26, 28, 29

Gray, James, 15

Grosse-Île, 8

Halifax, 5, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 27, 28, 65

Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés, 60, 73

Hopkins, Norman, 63

Howe, C.D., 16, 34, 36, 39

Immigration : Afghan, 61; Algérien, 61; Asiatique, 6, 59, 61; Autrichien, 13; de Bosnie-Herzégovine, 61; Britannique, 6, 13, 21, 49, 50, 55; Antilles, 6; Chinois, 9, 57, 61, 73; Croate, 61; Tchèque, 24, 50;

Danois, 58; Hollandais, 15, 22; premières campagnes, 6-9; Philippin, 61; Français, 6, 55; Galicien, 8; Allemand, 13, 55, 59; Grec, 55, 56; Hongrois, 48-50; Indien, 9, 61; Iranien, 61; Irakien, 61; Irlandais, 55; Italien, 22, 55; Japonais, 9, 57; Juif, 24, 58; Coréen, 61; du Moyen-Orient, 6, 59, 61; Pakistanais, 61; Portugais, 55, 56; Sikh, 9, 10; Somalien, 61; Sri Lankais, 61; Taïwanais, 61; Asiatiques de l'Ouganda, 50, 51; Ukrainien, 7, 55; du Royaume-Uni, 1, 22, 33, 44, 56, 61; des États-Unis, 7, 9, 13, 55, 61

Incident du *Komagata Maru*. *Voir* navires : *Komagata Maru*

Kelowna, 9, 65

King, MacKenzie, 13, 34, 36, 55

Laurier, Sir Wilfrid, 7

Levalds, Ausma, 23

Lignes aériennes Trans-Canada (*voir* aussi Air Canada), 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 49, 56

Loi sur l'immigration : de 1906, révisions, 9, 13; de 1976, 59, 60, 61

Loi de l'immigration chinoise, 56

Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés, 59

McCarthy, Earl E., 48

McConachie, Grant, 44

ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration, 45, 57, 63, 70

ministère de la Main-d'œuvre et de l'Immigration, 27

ministère des Transports, 37

Montréal, 5, 17, 28, 39, 48, 50, 56, 61, 64, 65, 66, 67

navires : *Amanda*, 22; *Aquitania*, 21, 22; *Argentina*, 25; *Athenia*, 20; *Berlin*, 27; *Carinthia*, 27; *City of Flint*, 20; *Empress of Britain*, 11, 12, 17, 36; *Empress of Scotland*, 13; *Franconia*, 18, 21; *Gladstone*, 22; *Hai Hong*, 60; *Komagata Maru*, 9, 10; *Lake Champlain*, 13; *Lake Erie*, 13; *Metagama*, 11; *Montrose*, 19; *Nova Scotia*, 24; *Parnu*, 22; *Queen Elizabeth*, 27; *Ragneborg*, 23; *Rainbow*, 10; *Ruthenia*, 13; *Samaria*, 23; *Sarabande*, 22; *Tyrolia*, 13; *Walnut*, 22

Newman, Peter C., 24-26

North Atlantic Trading Company, 7

Organisation internationale pour les migrations, 58

Ottawa, 35, 38, 65

Pearson, Lester B., 42, 59

Pickersgill, Jack, 48, 49

pont aérien, 50

Portes d'entrée du Canada, 2, 80-81

Première Guerre mondiale, 13, 18, 33

quai 21, 5, 17, 18-29, 66

Québec, 5, 7, 17, 28, 38, 65

réfugiés : 61; Baltique, 22; Tchèque, 50; personnes déplacées, 21, 23, 47, 73; Hongrois, 48-50; Indochinois, 60; Organisation internationale pour les réfugiés, 23, 58; Kosovar, 51, 62, 63; politique, 2, 55-56; Asiatiques de l'Ouganda, 50, 51

réfugiés de la mer. *Voir* réfugiés : Indochinois

Regina, 35, 65

Rimouski, 34

Robillard, Lucienne, 62

Saint-Hubert, 34, 40

Saint John, 17, 28

Saint-Laurent, Louis, 48

Saskatoon, 65

Seconde Guerre mondiale, 20-21, 39

Sifton, Sir Clifford, 6, 7

St. John's, 65

Société de rapatriement et de colonisation de Saint-Jean, 11

système de points, 59

système de prêts d'indemnité de passage, 56-57

Toft, Anette, 58

Toronto, 37, 61, 64, 65, 67

Traviss-Paul, Wendy, 43

Vancouver, 9, 10, 11, 17, 46, 61, 64, 65, 66, 67

Victoria, 9, 17, 65

voie aérienne transcanadienne, 37

vol transatlantique, 33, 35, 36, 40, 41, 42

voyage « sans interruption », 9

voyages en train. *Voir* chemins de fer

Wilcockson, A.S., 36

Wilson, J.A., 73

Winnipeg, 6, 16, 17, 35, 37, 38, 65

Citoyenneté et Immigration Canada | Citizenship and Immigration Canada

Les aéroports canadiens :

Un chaînon clé dans l'histoire de l'immigration au Canada

Une initiative qui accompagne ce livre est l'exposition « Portes d'entrée du Canada » réalisée en partenariat avec sept aéroports canadiens.

Canadian Airports:
Key Transportation Partners
in Bringing Newcomers to
New Lives in Canada
Canada